W numerze: LOTNICZY TELETURNIEJ (str. 3) ✦ AKCJA „LAS" TRWA... (str. 5) ✦ GAGARIN POZDRAWIA Z BUŁGARII CZYTELNIKÓW „SKRZYDLATEJ" (str. 7) ✦ PILOCI ZAGRANICZNI NA VII SMP (str. 10—11)

Nowy polski samolot wielocelowy PZL–104 „Wilga", pokazany po raz pierwszy na XXX MTP.

Foto: Lucjan Fogiel

SKRZYDLATA POLSKA

NR 27 (521) • 2.VII.1961 r. • ROK XVII • CENA 2 zł

JÓZEF PIECZEWSKI SZYBOWCOWYM MISTRZEM POLSKI

W dniu 18 czerwca br. w Lesznie zakończyły się trwające dwa tygodnie VII Szybowcowe Mistrzostwa Polski. W rezultacie siedmiu rozegranych konkurencji, najlepszym aktualnie pilotem okazał się reprezentant Aeroklubu Łódzkiego **Józef PIECZEWSKI.** Wicemistrzowskie tytuły zdobyli **Jerzy POPIEL** (Jelenia Góra) i **Marian GORZELAK** (Wrocław).

Warunki atmosferyczne okazały się w końcu mistrzostw łaskawsze dla szybowników i każdego z trzech ostatnich dni VII SMP odbyły się konkurencje.

15 czerwca br. rozegrano prędkościowy przelot docelowy do Łodzi (195 km). Konkurencję ukończyło 23 zawodników, choć pogoda była zgoła „nielotna". Tego dnia było pełne pokrycie nieba chmurami warstwowymi, pod którymi tu i ówdzie powstawały na wysokości 1 000 metrów kłębiaste strzępki. Przeciętne wznoszenia wynosiły 0,25 — 0,5 m/sek ale i zera także cieszyły pilotów. Najlepszą prędkość w tych warunkach uzyskał Józef Pieczewski — 78,1 km/h. Po nim przylecieli; 2. M. Finescu (Rumunia) 74,8 km/h, 3. A. Brzuska — 74,5 km/h, 4. B. Starostin (ZSRR) — 71,5 km/h, 5. I. Kucharski — 69,3 km/h.

Następnego dnia tworzące się dopiero koło południa cumulusy skłoniły kierownictwo sportowe zawodów do wyznaczenia konkurencji prędkościowej po trasie trójkąta 200 km. Trasę Leszno — Witaszyce — Kobylnica — Leszno najszybciej pokonał Edward Makula — 47,5 km/h. Kolejna wyniki uzyskali: 2. L. Bajewska — 46,0 km/h, 3. H. Muszczyński — 45,6 km/h, 4. V. Zejda — 45,4 km/h, 5. J. Madejczyk — 44,5 km/h.

Ostatnią i najdłuższą konkurencją VII SMP był prędkościowy przelot docelowy do Hrubieszowa (526 km). Do celu doleciało wprawdzie tylko dwóch pilotów — Stanisław Łuszpiński i Vladislav Zejda (CSRS), ale aż 25 zawodników przekroczyło granicę 500 km i kilku zdobyło diamenty do złotych odznak. Tak więc, choć zmieniono konkurencję na przelot po wyznaczonej trasie, dzień 17 czerwca był pełnym sukcesem organizatorów. Po Łuszpińskim i Zejdzie najbliżej taśmy mety lądowali: 3. St. Wielgus — 525 km, 4. T. Góra — 521 km, 5. H. Muszczyński — 521 km, 6. L. Bajewska 507 km.

Ściąganie szybowców z terenu przygodnych lądowań było dość utrudnione (brak lądowisk) i mimo pomocy szeregu aeroklubów nie wszyscy zawodnicy zdążyli wrócić na uroczystości zamknięcia VII Szybowcowych Mistrzostw Polski, którego dokonał prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz. (pj)

Józef Pieczewski

Foto: T. Malinowski

Klasyfikacja końcowa VII SMP – 1961 r.

1. Józef Pieczewski (Łódź) — 6 122 pkt., 2. Jerzy Popiel (Jelenia Góra) — 5 832 pkt., 3. Marian Gorzelak (Wrocław) — 5 487 pkt., 4. Rudolf Mestan (CSRS) — 5 116 pkt., 5. Lucyna Bajewska (Warszawa) — 5 034 pkt., 6. Henryk Muszczyński (Ostrów) — 5 011 pkt., 7. Stanisław Ratusiński (J. Góra) — 4 863 pkt., 8. Tadeusz Góra (Bielsko) — 4 839 pkt., 9 .Jerzy Adamek (Warszawa) — 4 797 pkt., 10) Władimir Czuwikow (ZSRR) — 4 595 pkt., 11—12. Andrzej Kmiotek (Warszawa) — 4 572 pkt. i Ireneusz Kucharski (Warszawa) — 4 572 pkt., 13. Edward Makula (Katowice) — 4 567 pkt., 14. Tadeusz Dziuba (Warszawa) — 4 553 pkt., 15. Bogusław Wodzyński (Warszawa) — 4 540 pkt., 16. Gabor Kotras (Węgry) — 4 519 pkt., 17. Franciszek Kępka (Bielsko) — 4 513 pkt., 18. Stanisław Majerowski (Warszawa) — 4 481 pkt., 19. Borys Starostin (ZSRR) — 4 371 pkt., 20. Mircea Finescu (Rumunia) — 4 332 pkt., 21. Vladislav Zejda (CSRS) — 4 168 pkt., 22. Jan Madejczyk (Warszawa) — 4 148 pkt., 23. Stanisław Łuszpiński (Wrocław) — 4 115 pkt, 24. Michel Marchand (Francja) — 4 096 pkt., 25. Andrzej Brzuska (Poznań) — 3 850 pkt., 26. Renato Vitelli (Włochy) — 3 838 pkt., 27. Stefan Makne (Poznań) — 3 817 pkt., 28. Henryk Zydorczyk (Ostrów) — 3 682 pkt., 29. Eugeniusz Pieniążek (Poznań) — 3 680 pkt., 30. Ludwik Merło (Bydgoszcz) — 3 644 pkt., 31. Udo Elke (NRD) — 3.470 pkt., 32. Aleksander Pawlikiewicz (Wrocław) — 3 394 pkt., 33—34. Tadeusz Dąbek (Białystok) — 3 307 pkt., i Rudolf Hirschfelder (NRD) — 3.307 pkt., 35. Sławomir Kwiatkowski (Katowice) — 3 219 pkt., 36. Jan Wróblewski (Bydgoszcz) — 3 182 pkt., 37. Zbigniew Kirakowski (Gliwice) — 3 159 pkt., 38. Zbigniew Kudzewicz (Toruń) — 3 154 pkt., 39. Julian Ziobro (Gdańsk) — 2.974 pkt., 40. Pelagia Majewska (Łódź) — 2.855 pkt., 41. Franciszek Niechwiejczyk (Poznań) — 2 815 pkt., 42. Stanisław Wielgus (Warszawa) — 2 806 pkt., 43. Milan Dolinar (Jugosławia) — 2 732 pkt., 44. Danuta Zachara (Kraków) — 2 636 pkt., 45. Simeon Nikołow (Bułgaria) — 2 426 pkt., 46. Maksimiliana Paszyc (Wrocław) — 2 293 pkt., 47. Lorne Welch (W. Brytania) — 2 154 pkt., 48. Stanisław Gondek (Warszawa) — 2 141 pkt., 49. Józef Jakulewicz (Białystok) — 2 141 pkt., 50. Ludwik Misiek (Poznań) — 1 990 pkt., 51. Andrzej Podlasek (Warszawa) — 1 939 pkt., 52. Roman Sochacki (Warszawa) — 1 825 pkt., 53. Józef Misiek (Poznań) — 1 581 pkt., 54. Arthur Sutter (Szwajcaria) — 1.171 pkt., 55. Kurt Reichholf (Austria) — 225 pkt.

II Krajowa Konferencja Naukowo-Techniczna Komunikacji Lotniczej

W dniach 17—18 czerwca br. odbyła się w Poznaniu II Krajowa Konferencja Naukowo-Techniczna Komunikacji Lotniczej, zorganizowana przez Poznański Oddział Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji (Sekcja Komunikacji Lotniczej).

Na konferencji, w której wzięło udział ponad 60 osób, wygłoszone zostały następujące referaty:

„Problemy lotnicze w urbanistyce i planowaniu regionalnym" (mgr inż. Bernard Rzeczyński, adiunkt Politechniki Poznańskiej Zakład Budowy Lotnisk);

„Polskie konstrukcje lotnicze na tle produkcji światowej" — „Lotnictwo komunikacyjne ze szczególnym uwzględnieniem samolotu MD-12" (inż. Wyganowski), „Polski sprzęt szybowcowy" (inż. E. Czerbak) i „Lotnictwo gospodarcze" (inż. R. Gudel);

„Tanie podbudowy z kruszyw miejscowych nieodsiewanych" (mgr inż. Światopełk Borowski).

Uczestnicy konferencji zwiedzili XXX MTP oraz Zakłady Cegielskiego. W czasie trwania konferencji przybył też do Poznania samolot komunikacyjny MD-12 odbywający obecnie próby eksploatacyjne.

Pokaz trzech samolotów

W dniu 19 czerwca br., staraniem dyrekcji Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Warszawie, odbył się na lotnisku Okęcie dla zaproszonych gości i prasy pokaz nowego polskiego samolotu pasażerskiego MD-12, samolotu rolniczego PZL-101 „Gawron" i samolotu sportowego PZL—102B „Kos". Program obejmował udzielanie zaproszonym gościom informacji o samolotach przez konstruktorów, pokaz samolotów na ziemi oraz demonstrowanie ich zalet w locie.

Wymienione wyżej samoloty demonstrowali w locie: MD-12 — pil. Andrzej Abłamowicz, „Gawrona" i „Kosa" — pil. Mieczysław Miłosz. Krótki start i lądowanie wszystkich trzech maszyn, ich zwrotność, wybitne zalety w manewrowaniu (kapitalne właściwości „Gawrona" w szybkim nabieraniu wysokości), akrobacja „Kosa", mistrzostwo pilotów — wzbudziły wśród obecnych na pokazie wielkie uznanie.

Na zakończenie część zaproszonych osób wzięła udział w lotach na MD-12 i „Kosie" nad Warszawą. (z)

DIAMENTOWE DNI W LISICH KĄTACH

19 czerwca br. z Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Lisich Kątach pięciu pilotów wykonało przeloty docelowe do Białegostoku (z odholowaniem nad Warłubie — 305 km). Warunki do złotych odznak i diamenty zdobyli następujący piloci: **Janusz Wasilewski** (Wrocław), **Zbigniew Chrabąszcz** (Świdnik), **Hubert Białoń** (Katowice), **Andrzej Sienkiewicz** (Gliwice) i **Bogdan Nowacki** (Warszawa).

Następnego dnia warunki termiczne były jeszcze lepsze i aż sześciu pilotów przelotami ponad 500 km zdobyło diamenty do złotych odznak. Wyczyny te uzyskali piloci: **Bronikowski** (Warszawa), **Grabowski** (Kraków), **Laus** (Gdańsk), **Trzpil** (Warszawa), **Sienkiewicz** (Gliwice) i **Popiołek** (Kraków).

JURIJ GAGARIN przybędzie do Polski

Na zaproszenie rządu PRL przybędzie z wizytą do Polski pierwszy kosmonauta świata — major Jurij Gagarin.

Major Gagarin przybędzie do Warszawy w dniu 20 lipca br. i bawić będzie w Polsce przez kilka dni.

WYSOKIE ODZNACZENIA RADZIECKIE dla N. S. Chruszczowa

Prezydium Rady Najwyższej ZSRR odznaczyło N. Chruszczowa Orderem Lenina i po raz trzeci Złotym Medalem „Sierp i Młot" w uznaniu jego wybitnych zasług w kierowaniu budową i rozwojem przemysłu rakietowego, nauki i techniki oraz w pomyślnym zrealizowaniu pierwszego na świecie lotu kosmicznego człowieka na statku-sputniku „Wostok", który otworzył nową erę w opanowaniu Kosmosu.

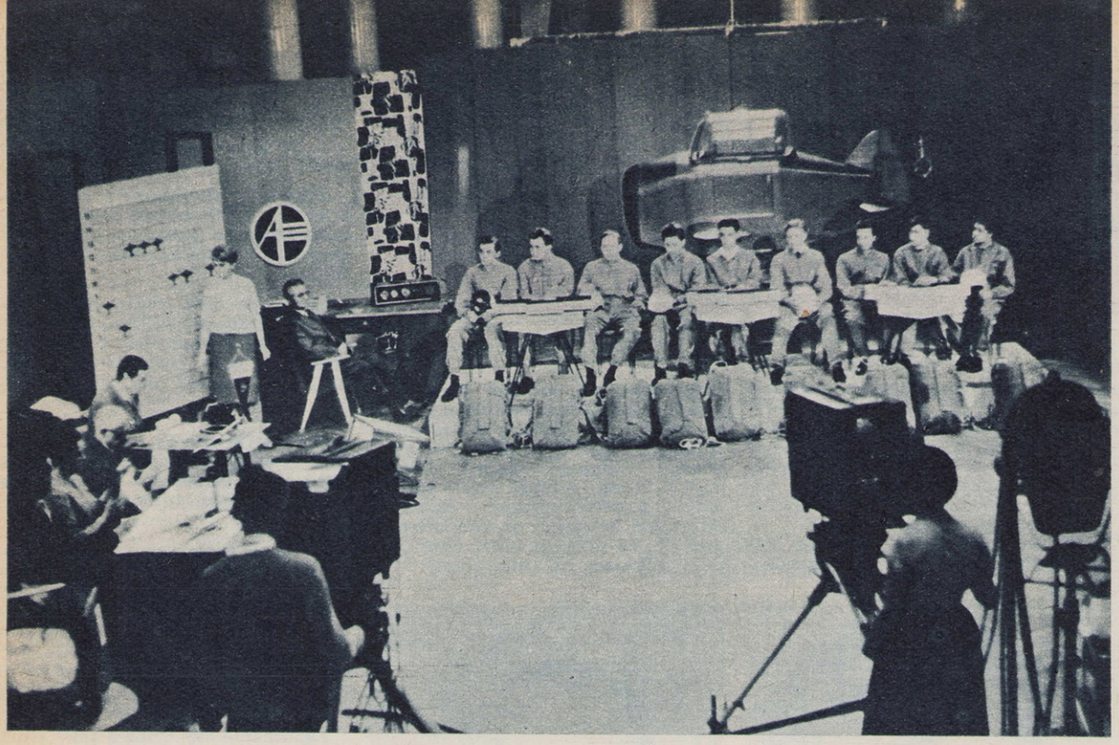
— dla uczonych, konstruktorów i robotników przemysłu rakietowego

Za wybitne osiągnięcia w zakresie rakietnictwa, a w szczególności za przeprowadzenie pierwszego w świecie lotu człowieka w Kosmos, Prezydium Rady Najwyższej ZSRR nagrodziło po raz drugi Złotym Medalem „Sierp i Młot" 7 wybitnych uczonych i konstruktorów — „Bohaterów Pracy Socjalistycznej".

Tytuł „Bohatera Pracy Socjalistycznej" nadano 95 wybitnym konstruktorom, kierownikom, uczonym i robotnikom. Orderami i medalami nagrodzono 6 924 robotników, konstruktorów, uczonych, kierowników, inżynierów i techników. Ordery przyznano także instytutom naukowo-badawczym, biurom konstrukcyjnym i fabrykom.

Pokaz nowego filmu lotniczego „Przeciw bogom" w Lesznie

DNIA 17 czerwca br. staraniem Aeroklubu PRL, Klubu Publicystów Lotniczych i redakcji „Skrzydlatej Polski" odbył się w kinie „Panorama" w Lesznie pokaz nowego polskiego filmu fabularnego o tematyce lotniczej „Przeciw Bogom", reżyserii Huberta Drapelli. Słowo wiążące przed pokazem wygłosił redaktor naczelny „Skrzydlatej" Jerzy R. Konieczny. Obecni na pokazie reżyser Hubert Drapella, kierownik produkcji filmu Jan Szymański oraz aktorka Ewa Berger-Jankowska otrzymali od kierownictwa Centrum Szybowcowego w Lesznie wiązanki kwiatów. Film Drapelli spotkał się z przychylną oceną zebranych (m) Na zdjęciu: Humert Drapella, Ewa Berger-Jankowska i Jan Szymański. Foto: B. Koszewski.



Pełne napięcie — teleturniej trwa. Foto: B. Koszewski

LOTNICZY TELETURNIEJ

TYM, którzy twierdzą, że lotnictwo nie stanowi już dla społeczeństwa, a zwłaszcza dla młodzieży specjalnej atrakcji — nasza impreza dostrczyła sporo wrażeń.

Mowa tu oczywiście o ogólnokrajowym telekonkursie pt. „Mój pierwszy lot", którego finał rozegrany został w studio telewizji w Warszawie, w programie ogólnopolskim. Inicjatorami i organizatorami imprezy byli Aeroklub PRL i Dział Młodzieżowy Telewizji Warszawskiej.

Impreza, jak już wyżej wspomniano, miała charakter ogólnopolski i podzielona została na trzy etapy. Etap pierwszy stanowiły eliminacje wstępne rozegrane wzorem popularnych „zaduj-zgadul" w aeroklubach regionalnych. W ten sposób w każdym aeroklubie wytypowany został jeden „zawodnik" do rozgrywek w drugim etapie. Ten drugi etap to swego rodzaju półfinały, rozegrane w oparciu o trzy strefy w większych miastach Polski, a mianowicie: w Lublinie, Białymstoku i Opolu. W eliminacjach strefowych wytypowano już po trzech zawodników, którzy wystąpili w finale przed kamerami telewizji w programie ogólnopolskim. I dobrze się chyba stało, że konkurs pomyślano właśnie w ten sposób. Mówią o tym zresztą przekonywająco niektóre cyfry. Otóż ilość zawodników we wszystkich trzech etapach przekroczyła cyfrę 600. Ilość zaś widzów, którzy uczestniczyli w eliminacjach wstępnych i strefowych, wyniosła grubo ponad dziesięć tysięcy.

Niektóre aerokluby regionalne uczyniły z eliminacji wstępnych naprawdę imponujące imprezy, przy pomocy których zbito znaczny, nowy kapitał sympatii i przychylności miejscowego społeczeństwa do lotnictwa sportowego. Warto tu w szczególności wspomnieć takie aerokluby jak Białostocki, Szczeciński, Częstochowski, Poznański i Pomorski. W Białymstoku na eliminacje wstępne przybyło w charakterze widzów ponad 500 osób, a do uświetnienia imprezy przyczyniły się znacznie miejscowe placówki kulturalno-oświatowe zabezpieczając odpowiedni program artystyczny oraz miejscowa rozgłośnia radiowa, nie mówiąc już o ojcach miasta, którzy potraktowali imprezę jak swoją własną, dając jej pełne poparcie moralne i materialne. W Szczecinie z kolei impreza organizowana była wespół z innymi organizacjami, a zwłaszcza młodzieżowymi, wśród których szczególną aktywność wykazał Związek Młodzieży Socjalistycznej.

Może i nie warto byłoby o tym wszystkim mówić, gdyby nie jeden nieodparcie nasuwający się wniosek: lotnictwo sportowe w całej swej postaci i w poszczególnych formach zyskuje sobie w społeczeństwie opinię ważnego czynnika wychowawczego, czynnika oddziaływującego w sensie jak najbardziej pozytywnym na młodzież; pozytywnym, bo rozwijającym jej zainteresowania politechniczne, dającym zdrową, kulturalną rozrywkę i kształtującym sylwetkę moralną i fizyczną młodych ludzi. Stąd właśnie zapewne ta życzliwość, przychylność i pomoc władz miejscowych oraz całego społeczeństwa przy organizowaniu tych skromnych jakby się na pozór wydawać mogło imprez, jakimi były eliminacje wstępne do teleturnieju.

★

Ale cóż na to sama młodzież? Czy i ona tak bardzo interesuje się lotnictwem? Telekonkurs i na to dał pozytywną odpowiedź. Już wstępne eliminacje w aeroklubach wykazały, że lotnictwo — to hoby wcale pokaźnych grup młodzieży w wieku szkolnym. W niektórych aeroklubach do eliminacji zgłaszało się po 40 i więcej chłopców i dziewcząt, i to sądzę z poziomu ich odpowiedzi — dobrze zaawansowanych w historii i problemach technicznych lotnictwa.

Tego samego zdania będzie również zapewne każdy, kto obserwował na ekranie telewizyjnym finał telekonkursu. Stanęło w nim do rozgrywek dziewięciu zawodników nie posiadających żadnego przeszkolenia lotniczego (zgodnie z regulaminem młodzież posiadająca jakiekolwiek przeszkolenie nie mogła brać udziału w konkursie). Ich odpowiedzi na trudne częstokroć pytania były jednak i celnością i szybkością wprost zaskakujące. Nie omieszkał tego podkreślić z uznaniem dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki, przy okazji wręczania nagród zwycięzcom: „Wiedzy o lotnictwie, a zwłaszcza z zakresu jego historii, mógłby Wam pozazdrościć niejeden stary i doświadczony lotnik".

★

Na plus organizatorom imprezy można zapisać jeszcze jedno: zrobili maksimum, aby finał transmitowany przez wszystkie rozgłośnie telewizyjne i to przez okrągłe półtorej godziny — nie był nudny.

I znakomicie im się to udało. Doskonałe dokrętki filmowe obrazujące szereg typów samolotów w czasie lotu, poszczególne figury wyższego pilotażu (to nawet chyba trochę zbyt trudne do „rozszyfrowania") i szereg innych zagadnień z życia lotnictwa, ułatwiały telewidzom pełne „wciągnięcie się" do programu. Interesujące też było badanie zdolności psychofizycznych predystynujących do służby w lotnictwie, którego dokonywał lekarz specjalista za pomocą specjalnych testów i przyrządów. Najbardziej jednak udanym pomysłem było niewątpliwie zainstalowanie w studio telewizyjnym tzw. symulatora lotu, to jest urządzenia, w którym lata się identycznie jak w prawdziwym samolocie, z tym tylko, iż praktycznie (bo teoretycznie jak najbardziej — zarejestrują to specjalne urządzenia na tablicy kontrolnej) nie można spaść ani oderwać się od ziemi. Trzech finalistów w ostatnim punkcie turnieju zademonstrowało telewidzom całą złożoność sztuki latania. Każdy, rzecz oczywista, na różnym poziomie, zależnie od wyczucia i stopnia znajomości teorii lotu. Ale właśnie dzięki temu ten punkt programu był najciekawszy i dostarczył wiele emocji.

★

Na zakończenie kilka słów o nagrodach w telekonkursie. Wydaje się, iż można im przypisać jedną bardzo dużą zaletę: były to nagrody bardzo wychowawcze. Organizatorzy przy ich ustalaniu brali pod uwagę nie tylko osobiste korzyści materialne finalistów, lecz także interesy aeroklubów regionalnych oraz reprezentowanych przez finalistów szkół. W rezultacie, obok nagród indywidualnych w postaci aparatów fotograficznych, zegarków, roczników „Skrzydlatej Polski" oraz bezpłatnych przelotów samolotami PLL „LOT", finaliści zdobyli: samobieżną wyciągarkę „Tur" (za I miejsce), ciągnik „Ursus" 325 (za II miejsce) oraz ponadplanowe wyposażenie modelarni lotniczej (za III miejsce). Sprzęt ten przekazany zostanie tym aeroklubom, z rejonu których pochodzili zdobywcy trzech pierwszych miejsc i wykorzystany będzie dla szkolenia szybowcowego i samolotowego młodzieży.

Każda ze szkół, do której uczęszcza poszczególny uczestnik finału, niezależnie od zajętego przezeń miejsca otrzyma natomiast kompletny zestaw narzędzi modelarskich, co umożliwi kadrze pedagogicznej rozszerzenie zakresu robót ręcznych w szkole.

Warto chyba również zwrócić uwagę na trzy specjalne nagrody Zarządu Głównego APRL, a mianowicie na dwutygodniowy, bezpłatny pobyt w Wyczynowej Szkole Szybowcowej Żar (za I miejsce), dwutygodniowy bezpłatny pobyt w Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Jeżowie (za II miejsce) oraz pięciodniowy bezpłatny pobyt na II Samolotowych Mistrzostwach Polski w Akrobacji (za III miejsce). Zdobywcy tych nagród będą mogli bowiem połączyć podczas ferii letnich piękne z pożytecznym: przyjemny odpoczynek z dalszym tecretycznym i praktycznym zdobywaniem wiedzy o lotnictwie.

Reasumując, trzeba stwierdzić, że była to udana impreza.

WIKTOR SEFENOWICZ

Dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Jan Frey Bielecki wręcza nagrody zwycięzcom teleturnieju.

JAK SZKOLILIŚMY SIĘ NA IŁACH – 18

WPROWADZENIE samolotu Ił-18 do eksploatacji na międzynarodowych połączeniach Polskich Linii Lotniczych LOT poprzedzone było — rzecz jasna — długotrwałymi przygotowaniami. Jednym z istotnych elementów tych przygotowań było szkolenie personelu latającego oraz pracowników technicznych. A oto co mówią na ten temat niektórzy uczestnicy kursów, jakie odbyły się w szkołach lotniczych w Związku Radzieckim:

Stanisław Płonczyński

STANISŁAW PŁONCZYŃSKI — kierownik sekcji szkolenia i treningu

— Kurs teoretyczny dla pilotów w Wyższej Szkole Przygotowania Lotniczego trwał prawie dwa miesiące i obejmował 8 przedmiotów, łącznie 346 godzin wykładów.

Jeśli chodzi o trening na Iłach-18, to nowością były dla nas loty na wysokościach rzędu 10 000 metrów; dotychczas lataliśmy na wysokościach nie przekraczających na ogół 4 000 m. Zetknęliśmy się tam m. in. z tzw. prądami strumieniowymi, powstającymi nad troposferą na skutek różnicy ciśnień i osiągającymi prędkości rzędu 700—800 km/h. Prądy te przesuwają się bardzo wąskimi — na kilka kilometrów, ale długimi, dochodzącymi do kilkuset kilometrów pasmami.

Podczas lotów treningowych wyłoniły się jeszcze inne komplikacje: Otóż Iły-18 podobnie jak wszystkie maszyny o napędzie odrzutowym, mają o kilkanaście sekund opóźnioną reakcję na działanie dźwignią gazu. Lądowanie jest zatem o tyle trudniejsze, że wszystkie reakcje trzeba niejako przewidywać na jakiś czas wcześniej. Potrzebne nawyki wyrabia się tutaj przy intensywnym treningu dość szybko. Za to sam lot jest o tyle łatwiejszy, że od momentu osiągnięcia pułapu przelotowego „pracuje" za nas pilot automatyczny. Istotnie, loty ćwiczebne z Ałma-Aty nad Pamirem, z przepięknym widokiem na Himalaje, były dla nas prawdziwą przyjemnością. W ZSRR wylataliśmy przeciętnie po 29 godzin.

Chciałbym tutaj jeszcze podkreślić wielką ilość wiadomości teoretycznych i praktycznych, jakie wynieśliśmy ze szkolenia. Wynikało to m. in. z wysokiego poziomu fachowego wykładowców, jak też z naprawdę znakomitego wyposażenia technicznego szkoły.

Podczas pobytu w Związku Radzieckim mieliśmy możność zwiedzenia w Uljanowsku przekształconego w muzeum domu, w którym urodził się i spędził dzieciństwo Włodzimierz Lenin.

Bernard Popiołek

BERNARD POPIOŁEK — mechanik pokładowy; ma za sobą już 1 250 tys. km w powietrzu. — Mieliśmy z początku znaczne trudności, nawet ci, którzy znali rosyjski nie byli przeważnie należycie obznajmieni z językiem fachowym dotyczącym nowego sprzętu. Wprawdzie wykładowcy brali to pod uwagę, to jednak przez pierwsze dwa tygodnie pracowaliśmy z reguły do północy, porządkując i przepisując notatki. Potem było już znacznie łatwiej, przede wszystkim dzięki radzieckim kolegom, którzy w godzinach przeznaczonych na naukę własną pomagali nam w zrozumieniu trudniejszych spraw.

Jeżeli chodzi o samo szkolenie, to trzeba pamiętać, że w porównaniu z dotychczas używanym sprzętem jest on po prostu latającą elektrownią: znacznie więcej aparatów, przyrządów, znacznie bardziej skomplikowanych. Wszystko to wymaga dobrego przygotowania i ciągłej uwagi podczas lotu.

STANISŁAW HAWRO — radiooperator i podwójny „milioner powietrzny".

— Podobał mi się bardzo sam charakter szkolenia. Nie ograniczało się ono do wąskich zagadnień obsługi radiowej, a dawało oprócz tego wiele wiadomości ogólniejszych: z zakresu płatowców, silników itd. Ogółem w program kursu wchodziło 288 godzin wykładów, a potem 28 godzin zajęć praktycznych na pokładzie samolotu.

Czy było coś nowego? No tak — przede wszystkim radiolokacja. Tu nie wystarczy wiedzieć, jak to funkcjonuje. Chodzi o biegłość w odczytywaniu wskazań radaru. Jeszcze trzeba będzie spędzić wiele godzin przed fluorescencyjnym ekranem, żeby móc należycie szybko orientować się, co przedstawiają ukazujące się i znikające na nim plamy.

Czesław Malinowski

CZESŁAW MALINOWSKI — starszy instruktor nawigacji.

— Mnie osobiście uderzyły dwie rzeczy: świetne wyposażenie wszystkich gabinetów i pracowni, ogromna ilość schematów i pomocy naukowych, które ogromnie ułatwiały szkolenie, zwłaszcza nam, cudzoziemcom — a także serdeczny stosunek naszych radzieckich kolegów. Wielu z nich przychodziło często do nas, by pomóc w opanowaniu szczególnie trudnych zagadnień.

Szkolenie obejmowało 13 przedmiotów — 318 godzin wykładów, z czego zupełną nowością była nawigacja z zastosowaniem radiolokatora.

Mając na nim ciągle obraz terenu w promieniu 180 km, można systematycznie kontrolować położenie samolotu, kurs, ewentualne znoszenie itp. Na Ile-18 nie leci się nigdy „na ślepo".

INŻ. MIECZYSŁAW ROSZKOWSKI — który zajmuje się szkoleniem latającego personelu technicznego, opowiedział nam o mechanikach naziemnych.

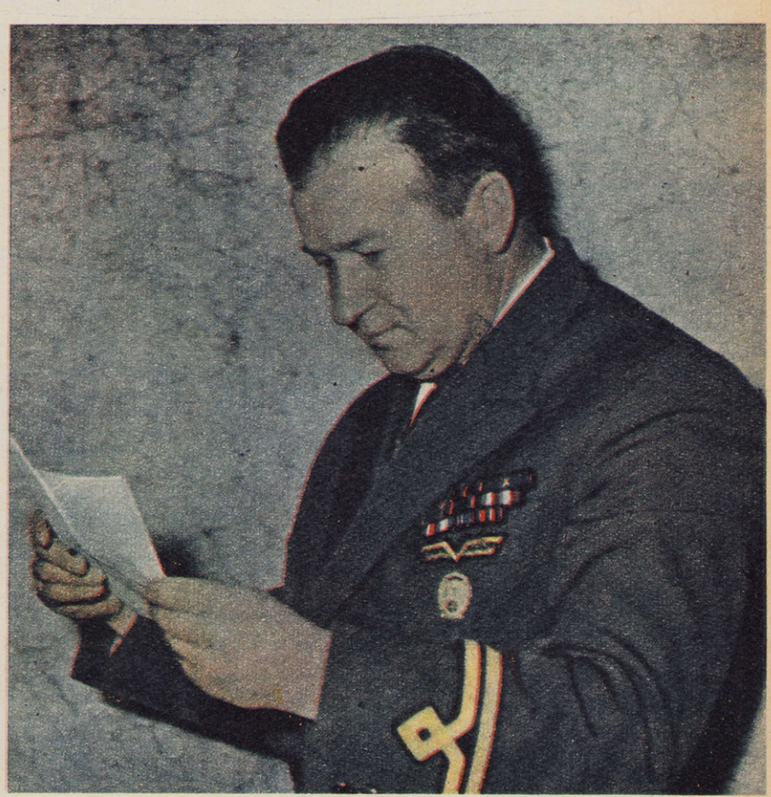
— Nowoczesne samoloty wymagają obsługiwania ich przez wysokokwalifikowany personel techniczny: inżynierów i doświadczonych mechaników. W Związku Radzieckim przeszkoliliśmy 30 tego rodzaju specjalistów: płatowcowych, silnikowych, elektrotechników, radiotechników i mechaników przyrządowych.

Zapoznanie się z pracą przy silnikach turbośmigłowych wymaga zupełnie nowego typu szkolenia. Dla niektórych była to nauka niemal od nowa. Inżynierom, ze względu na szerszy zakres wiedzy, było oczywiście łatwiej, ale mechanicy musieli się nieraz dobrze napocić.

Nowości było sporo: Ił-18 ma około 300 przyrządów pokładowych, wśród nich takie nieużywane u nas dotychczas jak przyspieszeniomierz, machometr, urządzenia radiolokacyjne, klimatyzacyjne, specjalny przyrząd wykazujący zużycie paliwa przez poszczególne silniki itp. Prawie wszystkie urządzenia są napędzane elektrycznie, a nie hydraulicznie, jak w dotychczas używanych w „Locie" samolotach.

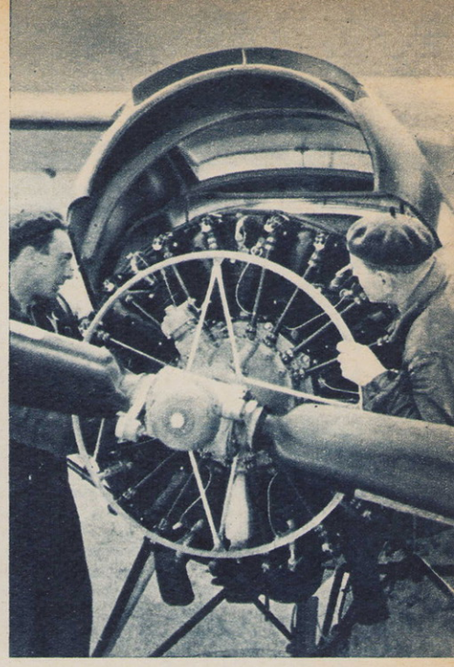
Zdobyliśmy już sporo wiadomości i pewne doświadczenie, teraz wiele zależy od wprowadzenia należytej organizacji. Korzystamy pod tym względem zarówno z pomocy radzieckich instruktorów z Aerofłotu, jak też przedstawicieli fabryki budującej Iły-18.

Rozmawiał: R. S.



Mieczysław Roszkowski

Godzina 17. „Gawrony" wznoszą się w powietrze. Do zmierzchu każdy z nich zdąży opylić kilkaset hektarów lasów!

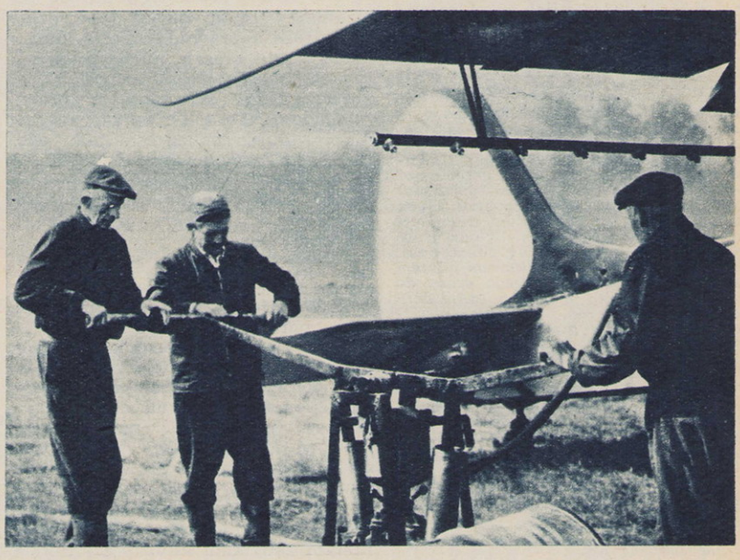


Przerwa w lotach. Teraz przystępują do pracy mechanicy. 260 koni PZL-a wymaga troskliwej opieki.

Akcja „LAS"

trwa...

Tekst i zdjęcia ANDRZEJ ZIEMIŃSKI



Przepompowanie do zbiornika „Gawrona" 500 kG płynnego aerotoxu, to sprawa kilku minut...

OD kilku tygodni nad olbrzymimi obszarami leśnymi opolskiego i katowickiego trwa powietrzny bój. Bój w obronie lasów. Groźny szkodnik leśny, osnuja gwiaździsta, znalazła tu jednak równie groźnego przeciwnika — „Gawrony".

Oczywiście „Gawron" to zdrobniała nazwa polskiego samolotu gospodarczego PZL 101, w które wyposażono grupy operacyjne Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych Aeroklubu PRL. Pięć takich grup, działających z maleńkich leśnych lądowisk, potrafi zatruć życie (dosłownie!) osnui gwiaździstej na obszarze kilku tysięcy hektarów dziennie! Nic dziwnego — polskie „Gawrony" to naprawdę udane i wysoko wydajne samoloty. Jednorazowy ładunek każdego z nich — 500 kG płynnego aerotoxu — pozwala opylić 100 hektarów lasu. Piloci Zespołu, w większości wychowankowie aeroklubów regionalnych, nie mogą się ich nachwalić. I jeśli na coś narzekają, to tylko na pogodę. Opylanie bowiem może się odbywać przy bezwietrznej i bezdeszczowej pogodzie; tymczasem tegoroczna wiosna nie szczędziła opadów i wichur.

Mimo to, jak zapowiada kierownik LZUG — pilot Leszek Kamiński, akcja zakończy się w terminie. Jest to tym większy sukces jeśli zważyć, że w bieżącym roku zespół wykona opylanie lasów na obszarze trzykrotnie większym niż w roku ubiegłym, tj. ponad 30 tysięcy hektarów.

„Gawron" jest już w akcji. Równo smuga przy smudze kładzie się chmurka aerotoxu. Jej zabójczego działania nie przetrzyma ani jedna osnuja.

Nasze rozmowy

PILOT W BŁĘKITNYM MUNDURZE

KTÓŻ go nie znał w lotnictwie sportowym: zawsze lubiany, sympatyczny, służący chętnie dobrą radą i bogatym doświadczeniem. Pamięta go wielu skoczków z Nowego Targu, pamiętają go dobrze wychowankowie Centrum Wyszkolenia Lotniczego we Wrocławiu. Jakim jest dzisiaj, po tylu latach? **Czesława Bieszczada** odwiedziłem na Okęciu i zacząłem z nim rozmowę w kilkanaście minut po jego przylocie z Sofii. Sześcioletnia praca w PLL „Lot" ugruntowała w nim wszystkie cechy jakie winien mieć współczesny pilot komunikacyjny.

Gdy siedzę z Czesławem Bieszczadem przy pół czarnej, co chwilę startują i lądują samoloty z pasażerami różnych narodowości.

Mój rozmówca zaczął latać w 1947 roku w Fordonie. Tego samego jeszcze roku kończy pilotaż samolotowy w Ligotce. W latach 1948—1952 jest pilotem wywożących skoczków. Do tej pory posiada nieoficjalny rekord wyrzuconych spadochroniarzy z samolotów dwumiejscowych w locie poziomym i figur akrobacji; zamyka się on liczbą ponad 3 500. Do roku 1955 jest instruktorem-pilotem CWL we Wrocławiu. Od tego czasu do chwili obecnej lata jako pilot PLL „Lot" na liniach krajowych i zagranicznych. 24 kwietnia 1961 roku przeleciał 1 000 000 kilometrów. Przebył w powietrzu ponad 5 500 godzin na samolotach różnych typów i ma aktualną licencję pilota i nawigatora komunikacyjnego I klasy.

— Zamiast wczoraj przyleciał Pan dopiero dzisiaj z Sofii, dlaczego? — pytam Czesława Bieszczada, który przed kilkoma minutami wylądował na lotnisku Okęcie.

— Wczoraj wylecieliśmy z Warszawy przy pięknej pogodzie. Natomiast przed Sofią musieliśmy przejść silny front burzowy. Ponieważ nasz powrót do Warszawy z nowym kompletem pasażerów miał się odbyć w godzinę po lądowaniu w Sofii, a front burzowy przesuwał się przez kilka godzin wzdłuż naszej drogi powietrznej, start musieliśmy przełożyć na dzień następny.

— Słyszałem, że przez fronty burzowe nie wolno przelatywać samolotom komunikacyjnym. Czy to prawda?

— W zasadzie nie wolno. W przypadku, gdy jednak znajdzie się przestrzeń między burzami, w której można lecieć bezpiecznie, to należy z niej skorzystać, ale tylko wtedy jeśli ma się pewność, że samolot osiągnie cel swego lotu i nie będzie zmuszony lądować na lotnisku zapasowym, z czym jest sporo kłopotu dla załogi, pasażerów i lotniska przyjmującego maszynę.

— Będąc pilotem komunikacyjnym dużo Pan lata tak na liniach krajowych jak i zagranicznych. Innymi słowy dużo Pan podróżuje. A podróże przecież kształcą i dają wiele wrażeń. Czy zawsze w sposób jednakowy dają one Panu satysfakcję?

— Sytuacji podobnych prawie że nie ma, niemniej muszę stwierdzić, iż podróże naprawdę kształcą, przynoszą wiele niezapomnianych wrażeń, są okazją do porównań, a co najważniejsze pomagają w pracy zawodowej. Mnie te wojaże zagraniczne dużo nauczyły, tak pod względem zawodowym czyli lotniczym, jak również światopoglądowym. Loty zagraniczne ponadto zmuszają do systematycznej nauki języków obcych.

— Odwiedził Pan wiele stolic europejskich. Które z nich, Pana zdaniem, różnią się krańcowo od siebie?

— Wydaje mi się, że na interesujące porównanie zasługują dwie stolice: Rzym i Kopenhaga. Biorę dla przykładu właśnie te dwa miasta, ponieważ je wielokrotnie odwiedziłem. Dla Rzymu charakterystyczny jest temperament mieszkańców, ich krzykliwy sposób bycia, olbrzymi ruch uliczny i mnóstwo kolorów. Obok najnowocześniejszych ulic przybysz ogląda jego piękną kartę historii — dzięki wspaniałym zabytkom kultury i sztuki z okresu panowania cesarzy. W sąsiedztwie nowoczesnych arterii komunikacyjnych nowego Rzymu spotkać można typowo włoskie, wąskie i krzykliwe uliczki, nad którymi suszy się zawsze bielizna rozwieszona na sznurach. Ten urok starego Rzymu pozostaje na długo w pamięci. Krańcowo innym miastem jest Kopenhaga. Jej mieszkańcy są spokojni, dokładni, punktualni i oszczędni. Sposób bycia zrównoważony. Cechuje ich wyjątkowo wysoki stopień kultury.

Pil. Czesław Bieszczad

— Pana najciekawszy przelot w lotnictwie komunikacyjnym?

— Lot nocny z Moskwy do Warszawy, który zakończył się lądowaniem w Gdańsku przy zapalonych ogniskach, zamiast przy oświetlonym pasie. Lotniska Warszawa i Wilno były zamknięte, więc trzeba było lecieć do Gdańska. Tam znowu na około godzinę przerwała pracę miejscowa elektrownia, stąd lądowanie przy ogniskach. Chciałbym przy tej okazji zaznaczyć, że w tym locie nie było nic niebezpiecznego, ponieważ w lotach komunikacyjnych system bezpieczeństwa przewozu pasażerów jest stuprocentowy.

— Po przejściu z lotnictwa sportowego do lotnictwa komunikacyjnego pracuje Pan już sześć lat w Polskich Liniach Lotniczych „Lot". W ciągu tego czasu zdobył Pan dużo cennego doświadczenia zawodowego. O co mi chodzi: Otóż wielu sportowców lotniczych myśli o pracy w lotnictwie zawodowym, a między innymi w lotnictwie komunikacyjnym. W związku z tym proszę o podzielenie się swoimi uwagami dotyczącymi generalnych warunków jakim — Pana zdaniem — powinien odpowiadać kandydat na pilota komunikacyjnego?

— Odpowiem w kilku punktach. Po pierwsze — winien bardzo poważnie traktować lotnictwo; po drugie — systematycznie podnosić kwalifikacje zawodowe; po trzecie — mieć wykształcenie ogólne i znajomość przynajmniej dwóch języków obcych; po czwarte — posiadać zamiłowanie do wykonywanej pracy.

— Czy chciałby Pan coś jeszcze dodać?

— Szkolenie pilota komunikacyjnego jest bardzo kosztowne i długotrwałe. Przed podjęciem decyzji kandydaci powinni się zastanowić czy sprostają stawianym im wymaganiom. Praca pilota komunikacyjnego nie polega tylko na noszeniu dobrze skrojonego, błękitnego munduru i „wożenie się" do różnych stolic świata, ale wymaga rzetelności, uczciwości i poważnego traktowania swych obowiązków zawodowych. Ponadto każdy pilot PLL „Lot" jest ambasadorem naszego kraju za granicą. Jak „widzą" go tam, tak widzą Polskę.

Pil. Czesław Bieszczad (pierwszy z lewej) podczas opylania szkodników leśnych w Bułgarii.

— Słyszałem, że brał Pan udział w opylaniu lasów w Bułgarii?

— W ramach pomocy państw demokracji ludowej ekipa pilotów PLL „Lot", składająca się z pięciu załóg, udała się do Bułgarii celem przystąpienia do akcji zwalczania szkodników na wielkich obszarach leśnych. W akcji tej brali udział jedynie piloci polscy i czechosłowaccy. Pracowaliśmy w rejonie Morza Czarnego, przy czym osiągnęliśmy tam dziewięćdziesiąt sześć procent skuteczności opylania lasów. Zamiast planowanych sześciu tygodni — wytruliśmy szkodniki leśne w ciągu dwóch tygodni na wyznaczonym obszarze. Było to możliwe dlatego, ponieważ urządzaliśmy lądowiska tuż przy opylanych terenach. W wyniku swej pomyślnej działalności zostaliśmy przodownikami pracy Ministerstwa Leśnictwa Bułgarii.

— Czy często wspomina Pan swój okres pracy w CWL?

— Lata te były dla mnie przyjemne, bowiem mogłem bezpośrednio obserwować wyniki pracy w postaci wyszkolonych przeze mnie instruktorów lotnictwa sportowego, którzy obecnie są instruktorami samolotowymi.

— W lotnictwie sportowym był Pan instruktorem samolotowym i spadochronowym. Czy interesuje się Pan nadal sportem spadochronowym?

— Tak. Śledzę przebieg zawodów i mistrzostw spadochronowych, spotykam się dość często z dawnymi przyjaciółmi lub sportowcami spadochronowymi, chętnie słucham wypowiedzi o ich pracy, osiągnięciach i zamierzeniach. Zawsze interesuje mnie widok opadającego skoczka. Czytam chętnie artykuły o spadochroniarstwie.

— Jeśli dobrze sobie przypominam, to przygotowywał Pan książkę pod tytułem „Wywożenie skoczków"?

— Praca ta była nawet poważnie zaawansowana, ale w związku z moim przejściem do lotnictwa komunikacyjnego, dość intensywnym szkoleniem w PLL „Lot", a głównie wskutek oderwania się od bieżących zagadnień lotnictwa sportowego, musiałem zrezygnować z ukończenia tej książki.

— Czy mógłby Pan — oczywiście w sposób orientacyjny — nakreślić swój tygodniowy „rozkład lotów?"

— W ciągu tygodnia jestem przeciętnie raz lub dwa razy za granicą i każdego dnia raz albo dwa razy w jakimś mieście wojewódzkim. Oczywiście tam i z powrotem.

— Pana zainteresowania poza lotnictwem?

— Turystyka motorowa, fotografika, a ponadto dobre książki współczesne.

— Jaką Pan czytał książkę w ostatnim czasie?

— „Wielki Cyrk" Pierre Clostermanna.

— Najbliższe zamierzenia osobiste?

— Otrzymać i urządzić sobie mieszkanie. Jestem członkiem Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej i muszę czekać, a czekanie należy też do rzeczy trudnych.

— Gdzie Pan spędza w tym roku urlop wypoczynkowy?

— Jeśli otrzymam w sierpniu, co jest mało prawdopodobne, to nad morzem, a jeśli nie — to jesienią w górach, oczywiście w kraju.

— Jak spędza Pan dzisiejszy wieczór: w kinie, w teatrze, w domu?

— Jestem wyznaczony na nocny lot towarowy z truskawkami do jednego z północnych miast skandynawskich. Start nastąpi o dwudziestej trzeciej trzydzieści. Dokładnie, gdzie polecę, dowiem się na trzy godziny przed tym lotem. Jeśli polecę do Bergen położonego w północnej części Norwegii, to zgodnie z popularną tam anegdotą — gdy przy spotkaniu z koniem nie będę miał parasola, to koń będzie się ze mnie głośno śmiał. Ponieważ nie lubię nosić parasola, zabieram płaszcz nieprzemakalny, bowiem niemal bez przerwy padają tam deszcze.

Rozmawiał: TADEUSZ MALINOWSKI

GAGARIN

POZDRAWIA Z BUŁGARII CZYTELNIKÓW „SKRZYDLATEJ"

OD NASZEGO STAŁEGO KORESPONDENTA Z SOFII

MIKOŁAJ KAŁCZEW

NA sofijskie lotnisko komunikacyjne przybyły tłumy ludzi. Wszędzie flagi, portrety, falujący tłum w oczekiwaniu na dostojnego gościa. Tak wypełnionego lotniska po brzegi, jak 22 maja, dawno nie widziano.

Horyzont zakryty chmurami. Będzie deszcz. I oto na niewielkiej wysokości leci samolot Ił-14. Towarzyszą mu odrzutowce typu „MiG". Ił zatacza szeroki krąg nad Sofią pozdrawiając stolicę Bułgarii. Maszyna podchodzi do lądowania. Pracują kamery operatorów filmowych, telewizyjnych oraz aparaty fotoreporterów. Pracują wszystkie radiostacje Bułgarii, a głos spikera obwieszcza całemu światu:

— Sofia — trzecia stolica na Ziemi po Moskwie i Pradze wita bohatera-kosmonautę...

Podjeżdżają ruchome schody pod drzwi samolotu. Dziesiątki tysięcy ludzi wydaje powitalny okrzyk: „Uraaa!" I oto on — pionier lotów w Kosmos, Jurij Gagarin!!! W kilka sekund później, z uniesionymi rękami, staje na przyjacielskiej ziemi bułgarskiej.

Na spotkanie drogiego gościa wyszli członkowie Biura Politycznego i Centralnego Komitetu Komunistycznej Partii Bułgarii, jak również Rządu z pierwszym sekretarzem KC Todorem Żiwkowem i prezesem Rady Ministrów Antonim Jugowym na czele. Dalej ministrowie, generałowie, korpus dyplomatyczny, dziennikarze i korespondenci tak krajowi, jak i zagraniczni.

Todor Żiwkow oraz Jurij Gagarin, po wymianie powitalnych przemówień, zajęli miejsca w odkrytym samochodzie i pojechali do miasta.

Radziecki kosmonauta składa kwiaty pod pomnikiem z wojny 1877—1878 (Szipka). Poniżej: Przed powrotem do ZSRR: od prawej D. Ganew, Gagarin, gen. Michajłow, E. Stojkow i W. Czerwenkow. Foto: M. Kałczew (3)

Gagarin w bułgarskiej spółdzielni produkcyjnej.

W tym dniu w Sofii nie było ani jednego domu, który by nie był ozdobiony flagami i portretami gościa. W dniu przybycia Gagarina wszystkie zakłady pracy i szkoły przerwały swoje zajęcia, a ludzie poszli witać kosmonautę. To powitanie było nie mniejsze w swej liczebności tłumów niż 16 lat temu podczas wkraczania wyzwalających oddziałów Armii Czerwonej.

Gdzie by się w tym dniu nie pojawił znany już wszystkim samochód „Czajka" z Gagarinem, wokół zbierały się momentalnie tłumy. Każdy chciał uścisnąć rękę pierwszemu kosmonaucie. Gagarin otrzymał setki tysięcy pozdrowień i zaproszeń w gościnę. Tak się jakoś składało, że wszędzie przenikającym dziennikarzom gazet centralnych i agencji prasowych rzadko udawało się zamienić dwa lub trzy słowa z bohaterem. A prawdziwego wywiadu nikomu nie udało się zrobić. Za to setki obywateli osiągnęło zamierzony cel marzeń — uzyskali autografy od Gagarina.

Na krótko przed uroczystym spotkaniem — kiedy sala Opery Narodowej szybko wypełniała się rozentuzjazmowaną publicznością — mnie udało się „schwycić" gościa „w biegu", na minutę przed jego pojawieniem się w prezydium.

— Jurij Aleksandrowicz, jestem korespondentem „Skrzydlatej Polski"...

Gagarin ciepło uśmiecha się:

— Proszę przekazać polskim czytelnikom i lotnikom serdeczne, kosmiczne pozdrowienia ode mnie, od moich przyjaciół i kolegów...

Przepraszająco rozkłada ręce — rozdzielił nas tłum. Kosmonauta idzie dalej. Sala wznosi okrzyki. W burzy owacji i entuzjazmu słychać: „Uraaa!", „Ga-ga-rin!" „Sława!", „Uraa!"

Tego wieczora majorowi Gagarinowi nadano tytuł Bohatera Pracy Socjalistycznej Bułgarii, Złotą Gwiazdę i najwyższe odznaczenie bułgarskie — order „Georgij Dimitrow". Bułgarski GKKF przyznał mu tytuł Zasłużonego Mistrza Sportu, a Sofia i Płowdiw nadały mu honorowe obywatelstwo tych miast.

Dnia 24 maja, w Dzień Oświaty i Kultury Jurij Gagarin z trybuny Mauzoleum Dimitrowa w otoczeniu przywódców partii i członków rządu przyjmował manifestację stołecznej młodzieży szkolnej, studentów i ludzi pracy.

O tym, w jakim nastroju odbyła się manifestacja, najlepiej świadczy wypowiedź drugiego naszego gościa — amerykańskiego społecznika i przemysłowca Cyrusa Eatona: „Wydaje mi się, że jeszcze nie zdarzyło mi się widzieć tak porywającego widowiska i takiego entuzjazmu". A trzeba przyznać, że pan Cyrus Eaton, w ciągu swoich 78 lat, wiele widział na świecie.

Podczas następnych dni Gagarin odwiedził kilka miasta bułgarskich oraz przebywał nad Czarnym Morzem. Wszędzie witano go tak, jak nikogo do tej pory. Ten prosty radziecki lotnik zachwycił wszystkich swoją wielką skromnością. Rozgłos i sława nie uderzyła mu do głowy. Wszędzie odpowiadał: „Ja i moi przyjaciele kosmonauci".

Dnia 27 maja Jurij Gagarin odleciał do swojej ojczyzny, pozostawiając po sobie w Bułgarii wiele wrażeń i sympatii. Odlatując uniósł z sobą serca wszystkich tych, którzy go widzieli choć raz i to czasem tylko na ekranie telewizyjnym.

LOTNICTWO ZAGRANICĄ

SPORT SPADOCHRONOWY

Rumunia. Zatwierdzone zostały przez FAI następujące rekordy międzynarodowe uzyskane przez skoczków rumuńskich:

Skok pojedyńczy dzienny z wysokości 1 000 m na dokładność lądowania, z natychmiastowym otwarciem spadochronu: Stefan Badioc, wynik 0,385 m odległości od środka koła, w dniu 2.XI. 1960 r.

Skok pojedyńczy nocny z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu: Gheorghe Iancu, wynik 1,45 m odległości od środka koła, w dniu 2.XI. 1960 r.

Bułgaria. Zatwierdzony został przez FAI rekord międzynarodowy skoczków bułgarskich:

Skok grupowy nocny z wysokości 1 500 m na dokładność lądowania, z opóźnionym otwarciem spadochronu: G. Galabow, W. Wodeniczarow, K. Kirow, wynik – 1,78 m odległości od środka koła, w dniu 30.IX.1960 r.

ZSRR. Zatwierdzone zostały przez FAI następujące rekordy międzynarodowe uzyskane przez skoczków radzieckich:

Skok grupowy nocny z wysokości 1 000 m na dokładność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronu: S. Domraczew, F. Bieliałow, M. Galiakberow, A. Podgornyj, A. Surczyn, wynik – 2,46 m odległości od środka koła, w dniu 13.IX.1960 r.

Skok grupowy kobiecy z wysokości 1 000 m na dokładność lądowania, z natychmiastowym otwarciem spadochronu: W. Stankiewicz, N. Danawer, T. Juraliewa (Ukraińska SRR), wynik – 5,88 m odległości od środka koła, w dniu 14.IX. 1960 r.

CSRS. W kwietniu br. spadochroniarze czechosłowaccy ustanowili kilka nowych rekordów międzynarodowych w skokach dziennych na dokładność lądowania z wysokości 2 000 m:

Jiri Urban (Praha) w dniu 9.IV, w Letnanach, wykonał skok z opóźnionym otwarciem spadochronu, lądując w odległości 2,005 m od środka koła. W dniu 14.IV, również w Letnanach Jiri Urban wykonał skok z natychmiastowym otwarciem spadochronu, lądując w odległości 5,105 m od środka koła.

Jaroslav Jehlićka w dniu 20.IV, w Chrudimi, poprawił ten ostatni wynik Urbana, lądując w odległości 3,405 w od środka koła.

Anežka Zuberska – z kolei – poprawiła tegoż dnia wynik Jehlićki, lądując w odległości 0,96 m od środka koła. Jest to zatem najnowszy czechosłowacki rekord krajowy w kategorii G-I-d, równy niemal międzynarodowemu rekordowi skoku z wysokości 1 500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu (1,020 m – J. Hunacek).

Również w dniu 20.IV. br., w Chrudimi, został dwukrotnie poprawiony rekord w skoku grupowym z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości 2 000 m. Rekordzistami są: Jaroslav Jehlićka, Zdenek Kabela i Vasil Kuceravy, którzy wylądowali w odległości 4,826 m od środka koła (poprzedni rekord – 9,20 m).

Wynik tej trójki polepszyła trójka kobiet – Vlasta Pojetova, Josefa Maxova i Dagmar Jarkovska-Kuldova – lądując w odległości 4,325 m od środka koła.

Dokumentacja rekordów wysłana została do FAI celem ich zatwierdzenia.

Nowym rekordem krajowym CSRS w kategorii G-II-c jest grupowy skok dzienny z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości 1 500 m wykonany w dniu 26.IV. br. w Karlovych Varach przez Dietera Mally, Josefa Rajmana i Hynka Vanaseka. Wynik – 4,96 m odległości od środka koła (poprzedni rekord – 9,38 m).

LOTNICTWO GOSPODARCZE

ZSRR. Ponad 50 milionów hektarów obszarów leśnych jedynie tylko w Buriacko-Mongolskiej ASRR i okręgu Czity obsługują samoloty przeciwpożarowe An-2, strzegąc lasów przed pożarami.

Kenia. Polski pilot Ludwik Martel, b. uczestnik bitwy o Anglię, przebywając w Kenii kieruje jako szef pilotów akcją zwalczania z powietrza szarańczy.

TRANSPORT I KOMUNIKACJA LOTNICZA

NRF. Po przedłużeniu głównej drogi startowej na lotnisku Köln – Wahn dokonano również przedłużenia drogi startowej w porcie lotniczym Stuttgart, do 2 550 m.

● Ruch w portach lotniczych NRF wzrósł znacznie w porównaniu z rokiem 1959. Ilość przewiezionych pasażerów wzrosła o 27%, ilość towarów – o 27%, poczty – o 21%. Na pierwszym miejscu w tym zestawieniu znajduje się Frankfurt nad Menem (28% całości obrotów), na drugim – Düsseldorf (14,7%), na trzecim Berlin zachodni (12,6%), dalej Hamburg (12,5%), Monachium (9,4%), Stuttgart (6,3%), Hannover (5,8%), Kolonia (5%), Norymberga (2,8%) i Brema (2,7%). Ogółem przewieziono 7,7 miliona pasażerów (w tym 1,2 miliona za granicę), 113,4 miliona kG towarów i 25,2 miliona kG poczty.

Szwajcaria. Linie lotnicze „Swissair" wycofały swe zamówienie na amerykańskie odrzutowce pasażerskie Convair CV-990 „Coronado". Przyczyną jest ujawnienie się w tego typu samolotach poważnych niedopracowań konstrukcyjnych.

Wśród osób, które były naocznymi świadkami lądowania pierwszego na świecie kosmonauty mjr. Jurija Gagarina, znaleźli się żołnierze jednego z oddziałów armii radzieckiej, stacjonującego w pobliżu miejsca powrotu bohatera Kosmosu na Ziemię. Po wyjściu z wnętrza statku kosmicznego „Wostok" Jurij Gagarin wsiadł do samochodu i wraz z kilkoma żołnierzami pojechał do miejscowego garnizonu, gdzie został entuzjastycznie powitany. Na zdjęciach — z lewej: „Dziękuję za serdeczne powitanie" — mówi Gagarin. Z prawej: „W górę Jurija chłopcy!"

Foto: „Ogoniok"

MILITARIA

NRF. Wiele protestów i zgryźliwych komentarzy ze strony fachowej prasy lotniczej oraz codziennej wywołał fakt nie dopuszczenia przez władze wojskowe dziennikarzy na pokazy w locie sprowadzonych z Włoch odrzutowców szturmowych Fiat G-91, jaki odbył się na lotnisku wojskowym w Erding. Kamieniem obrazy stał się przede wszystkim fakt zaproszenia na te pokazy wielu cudzoziemców przy całkowitym pominięciu prasy krajowej. Podobna zresztą sytuacja z niedopuszczeniem przedstawicieli prasy zaistniała na lotnisku Fürstenfeldbruck, gdzie przeprowadzane są próbne obloty zakupionych w USA odrzutowców treningowych Northrop T-38 „Talon". (Warto wspomnieć, że silniki Turbomeca budowane są w trzech krajach licencyjnie, w tym również w USA).

Włochy. Najnowszym włoskim samolotem wojskowym jest Fiat G-95 pionowo startujący odrzutowiec szturmowy.

USA. Najnowszą rakietą amerykańską jest Boening SM-80 „Minuteman", napędzana paliwem stałym. Długość rakiety – 19,60 m. Głowica – atomowa. Ciężar startowy – 32 000 kG. Jest to rakieta trójstopniowa, której pierwszy stopień posiada silniki wytwarzające ciąg 72,5 tony. Prędkość końcowa rakiety odpowiada liczbie Macha–22. Do roku 1963 ma być zbudowanych 600 rakiet tego typu. Mogą one być odstrzeliwane z ruchomych stanowisk na specjalnie w tym celu budowanych platformach kolejowych, długości 27 m i ciężaru 135 ton każda. Z platform tych tworzone są specjalne jednostki kolejowe (10 pociągów każda, 3–5 platform w każdym pociągu).

Szwecja. Jednym z najnowszych szwedzkich samolotów odrzutowych jest SAAB-105, wyposażony w dwa silniki francuskie Turbomeca.

Indie. Lotnictwo indyjskie zakupiło w USA śmigłowce Sikorsky S-62, specjalnie przekonstruowane do użytkowania w Himalajach. S-62 w tej wersji wyposażone są w wirniki czterołopatowe. Głowice wirników pochodzą ze śmigłowców S-58, zaś łopaty skrócone są o 33 cm.

SIŁY POWIETRZNE MEKSYKU

GŁOWĄ państwa i równocześnie najwyższym zwierzchnikiem sił zbrojnych jest prezydent. Siły zbrojne podlegają Ministrowi Obrony Narodowej.

Siły powietrzne Meksyku nie są wyodrębnione i stanowią część armii lądowej. Dowódcą sił powietrznych jest gen. bryg. Alfonso Riveira. Podlega mu sztab sił powietrznych oraz osobne zarządy i służby.

Stan osobowy sił powietrznych wynosi około 3600 ludzi. W liczbie 500 oficerów jest 200 pilotów.

Szkolenie nowych pilotów-oficerów odbywa się w szkole lotniczej w Guadalajara. Szkoła ta wypuszcza rocznie około 20 pilotów.

Na ogół piloci meksykańskiego lotnictwa wojskowego są niedostatecznie wyćwiczeni, ponieważ ze względów ekonomicznych roczny nalot niewiele przekracza 60 godzin.

Siły powietrzne wyposażone są w około 250 samolotów, w tym około 120 samolotów produkcji amerykańskiej.

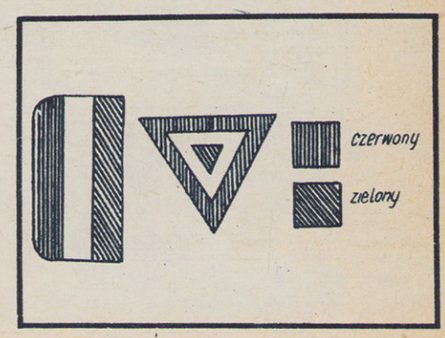
Sprzęt sił powietrznych jest przestarzały i niedostosowany do współczesnych wymogów.

Park samolotowy składa się z około dwudziestu kilku samolotów szkolno-treningowych T-6G, ponad 20 samolotów rozpoznawczych PA-10, „Catalina", około sześćdziesięciu myśliwskich samolotów tłokowo-śmigłowych i kilku odrzutowych, kilku bombowców B-29, transportowych C-47 i około 50 lekkich samolotów pomocniczych.

Jednostki lotnicze na wzór Stanów Zjednoczonych zorganizowane są w grupy i eskadry.

Wydatki wojskowe stanowią około 9% budżetu państwa.

ZETER



KOSMONAUTYKA

Z HISTORII POLSKIEJ TECHNIKI RAKIETOWEJ

OPOWIEŚĆ O GROCHOWSKICH RAKIETACH

KTÓŻ z czytelników nie zna nazwiska pułkownika Skalskiego, pilota wsławionego bojowymi czynami w latach minionej wojny.

Ale nas dzisiaj w dobie olbrzymiego rozwoju broni rakietowej, w dobie, kiedy rakiety sięgają planet, obiegają Ziemię, kiedy poczyna się poważnie myśleć o zastosowaniu ich do różnych prac pokojowych, jak przenoszenie poczty na wielkie odległości, gaszenie pożarów, ratownictwo okrętowe itp. zainteresuje niewątpliwie bardzo ciekawa karta z dziejów polskiego rakietnictwa. A bohaterem jej będzie również.. kapitan Skalski. Oczywiście inny, niż współczesny nam bohaterski lotnik, jako że rzecz działa się 130 lat temu.

Oto dramatyczne dni powstania listopadowego. Wojska rosyjskiego cara podchodzą pod stolicę. Cały dzień już trwa bój pod Wawrem. Niewielki lasek — Olszynka Grochowska — zdobywa swe historyczne laury. Migocą rabaty białych ułanów, „Czwartacy" mają czarne gęby od odgryzania ładunków. Poczyna się zmierzchać. Bitwa na dziś ma się ku końcowi. Wroga wprawdzie nie odparto, nie odpędzono od bram stolicy, ale nie udało mu się przedrzeć przez mur piersi bohaterskich obrońców.

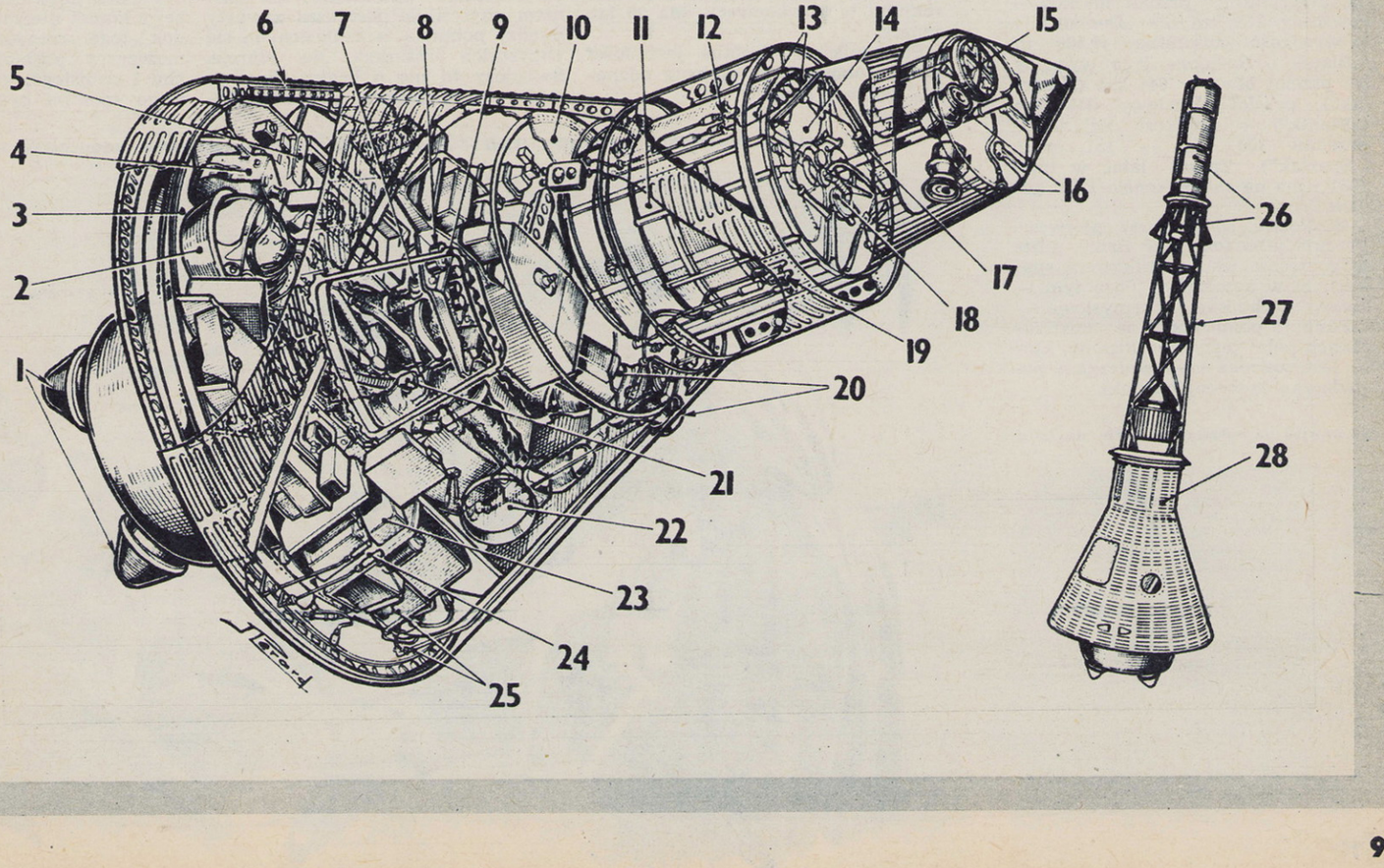
I wtedy... Oddajmy głos świadkowi i uczestnikowi tych zdarzeń, generałowi-kwatermistrzowi czyli po prostu szefowi sztabu wojsk polskich, świetnemu inżynierowi wojskowemu Ignacemu Prądzyńskiemu. Oddajmy głos sięgając do jego wydanego po francusku dzieła pt. „Pamiętnik historyczny i wojskowy o wojnie polsko-rosyjskiej w 1831 roku". Znajdziemy tam właśnie opis bitwy wawerskiej i taki oto nieznany szerzej fragment:

„Na szczęście noc już zapadała. W tej chwili ruszyła się masa kawalerii rosyjskiej złożona z ułanów gwardii cesarzewicza, z kirasyerów Nowogrodzkich i Starodubskich z kirasyerami księcia Alberta na czele i wspierana 30 armatami artylerii konnej, rzuciła się naprzód, trzymając się kierunku szosy. Wpadła w przesmyk między dywizją Szembeka i Skrzyneckiego i czoło jej posunęło się aż za figurę żelazną. Kolumna ta, bardzo długa, miała front bardzo mały. Spostrzegłszy jej poruszenie, wysłałem przeciw niej baterię rac kongrewskich (Tak nazywano wtedy rakiety, które wyrzucano z niewielkich wyrzutni na kołach łączonych w baterie po 6 i włączonych do artylerii konnej przez twórcę i teoretyka rakietnictwa gen. Józefa Bema) kapitana Skalskiego, który dotychczas stał w rezerwie. Race wprawdzie przyniosły mało realnej szkody Rosyanom, ale wywarły silne wrażenie na konie i ludzi, zwłaszcza gdy zalegające ciemności wzmacniały straszne światło, które wydawały lecąc ze świstem w powietrzu. Race te silnie wpłynęły na osłabienie naporu masy, która pędziła za czołem kolumny".

Tak to jedna bateria wyrzutni rakietowych obroniła Warszawę przed atakiem całej dywizji kawalerii, odwracając niechybnie śmiertelny cios od armii polskiej. O dowódcy tej baterii, kapitanie Skalskim nie mamy żadnych wiadomości, nie znamy nawet jego imienia. Ale w każdym razie musiał to być — jak i jego żołnierze — człowiek żelaznych nerwów, gdy tak sobie spokojnie posyłał „swoje" kongrewskie race czterem pułkom pędzącej nań pancernej kawalerii.

JAN DĄBROWSKI

KABINA KOSMICZNA „MERCURY"



Przekrój perspektywiczny kabiny, w której leciał amerykański kosmonauta Alan Shepard. Oznaczenia: 1 — Rakiety hamujące. 2 — Fotel kosmonauty, 3 — Tylna osłona przeciwcieplna. 4 — Kamera filmująca tablicę pokładową. 5 — Wyposażenie radiowe. 6 — Boczna osłona przeciwcieplna. 7. — Dźwignia opuszczania kabiny. 8 — Tablica pokładowa. 9 — Właz. 10. — Płyta czołowa. 11 — Zasobnik spadochronowy. 12, 19, 24 — Dysze strumieniowego systemu ustateczniającego. 13 — Rakiety zasilające system ustateczniający. 14 — Spadochron główny. 15 — Spadochron ustateczniający. 16 — Analizator położenia kabiny. 17 — Dźwignia otwarcia spadochronu. 20 — Teleskop. 21 — Dźwignia sterowania kabiny względem trzech jej osi. 22 — Wziernik. 23 — Aparatura samopisząca. 25 — Dźwignia regulatora klimatyzacji kabiny. 26 — Dodatkowy (awaryjny) silnik rakietowy. 27 — Odrzucana konstrukcja nośna. 28 — Kabina kosmiczna „Mercury".
Rysunek zaczerpnięty z czasopisma AVIATON MAGAZINE DE L'ESPACE.

KRONIKA ASTRONAUTYCZNA

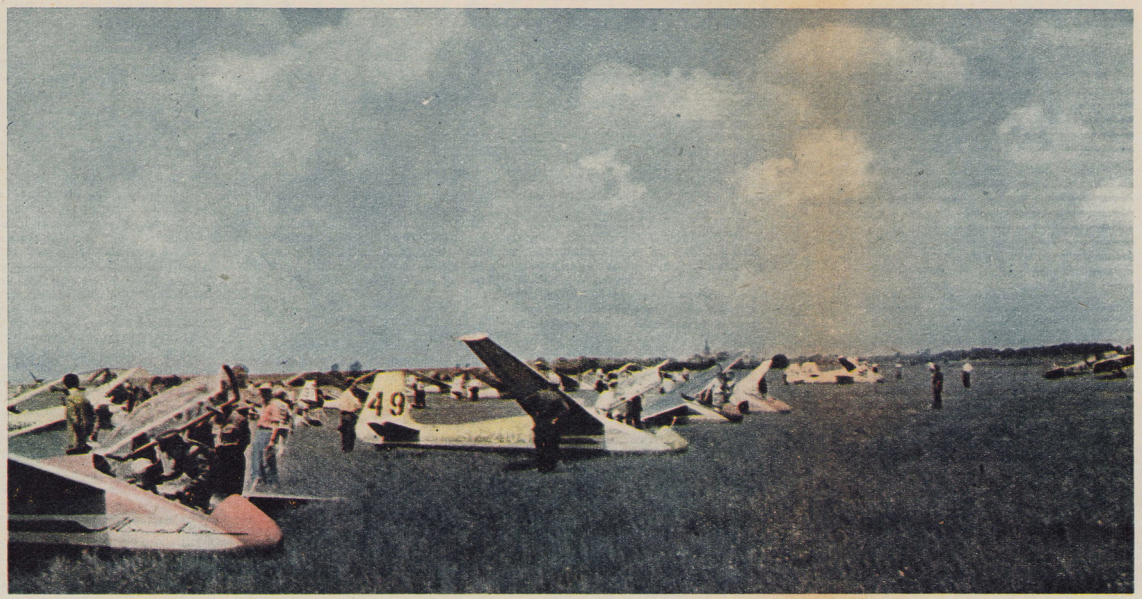
● Zakłady amerykańskie National Co opracowują czasowy zegar pokładowy nowego typu przeznaczony dla samolotów i pojazdów kosmicznych. Jest to zegar atomowy o ciężarze tylko 3 kG i dokładności dopuszczającej błąd zaledwie 1 sek na 1271 lat. Dotychczasowe zegary atomowe ważyły około 270 kG. Nowy zegar ma wejść na wyposażenie w 1962 r.

● Włoski inżynier Piero Manni, nazywany „Architektem Kosmosu" zajmuje się projektowaniem baz dla przyszłych zdobywców Księżyca i Marsa. Jego projekty zyskały duże uznanie na ostatnim kongresie Międzynarodowej Unii Astronautycznej oraz IV Konferencji Włoskiego Towarzystwa Wiedzy Astronautycznej w br. Nowy projekt bazy księżycowej inż. Manni przewiduje wykorzystanie istniejących tam charakterystycznych wzniesień kopulastych, skupionych zwłaszcza w sąsiedztwie krateru Hortensjusza. W pagórkach tych pierwsi odkrywcy Księżyca wyżłobią korytarze, posługując się miotaczami odrzutowymi. Wnętrze grot zostanie wyłożone elementami trójkątnymi z materiałów plastycznych. W ten sposób zdaniem projektanta będzie można szybko i bez konieczności transportowania ciężkich elementów konstrukcyjnych zapewnić pierwszym ludziom na Księżycu skuteczną osłonę przed szkodliwym promieniowaniem i gradem meteorytów.

● Zakłady General-Electric (USA) opracowały po trzech latach prób ubiór dla przyszłego kosmonauty, który odważy się opuścić w przestrzeni kosmicznej swój pojazd. Srebrzysty ubiór zawiera automatyczną regulację ciśnienia powietrza i dopływu tlenu. Buty są zaopatrzone w płyty z magnesów trwałych, a specjalne urządzenia chronią kosmonautę przed groźnym promieniowaniem i chłodem.

● Za dwa lata kosmonauci amerykańscy otrzymają podręczne miniaturowe przeliczniki danych, które przy wymiarze 125 x 125 x 125 mm i ciężarze 4,5 kG będą posiadały „pamięć" elektroniczną o pojemności do 6 000 danych. Pobór energii elektrycznej dla tych urządzeń ma wynosić zaledwie 20 W, a przy 99% prawdopodobieństwa niezawodności działania aparatura zapewnia nieprzerwaną pracę w ciągu 6 miesięcy. Będą one szczególnie odporne na wstrząsy, uderzenia i przeciążenia.

VII SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI
LESZNO
1961



Start uruchomiony. Szybowce jeden za drugim, w ustalonej kolejności, ruszają w powietrze.

W VII SMP brało udział 12 reprezentacji aeroklubów zagranicznych, zaproszonych przez Aeroklub PRL. Na stronach tych przedstawiamy sylwetki członków trzech reprezentacji: CSRS, Rumunii i Francji. W następnym numerze — sylwetki dalszych zagranicznych uczestników mistrzostw.

Sąsiedzi z południa

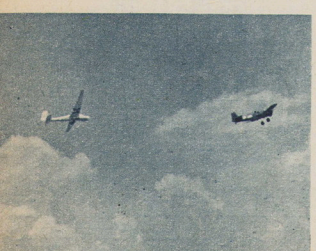
CZECHOSŁOWACKĄ czwórkę widzi się na mistrzostwach zawsze razem. A więc: para małżeńska Vladislav i Ružena Zejdovie oraz Rudolf Mestan i Josef Svet.

Przedstawiam — **VLADISLAVA ZEJDĘ:** wielokrotny rekordzista swego kraju, rekordzista świata, a przede wszystkim — uroczy, niezmiernie wesoły, sympatyczny człowiek. Vladislav, posiadacz złotej odznaki z trzema diamentami, ma cztery rekordy CSRS, które należy wymienić: przelot na trójkącie 100 km — 107 km/h, na trójkącie 200 km — 88 km/h (oba dokonane na „Spartaku"), przelot docelowo-powrotny 518 km (na „Demancie") i wysokość absolutna 10 500 m („Blanik"). Następne jego wyczyny to: przelot otwarty 644 km („Spartak"), przelot docelowy 315 km („Blanik") i prędkość na trasie przelotu 100 km — 131 km/h („Spartak"). Zaczął latać w roku 1951 i ma na swym koncie 1 400 godzin.

W Polsce jest po raz pierwszy. Pracuje jako tokarz w Brnie, gdzie jednocześnie jest instruktorem społecznym w aeroklubie. Poza tym — kończy technikum przemysłowe.

Funkcję pomocnika na mistrzostwach pełni jego żona Ružena, która jest również szybowniczką i posiadaczką srebrnej odznaki.

Szybowiec zawodniczy w locie na holu.



Drugi reprezentant CSRS — **Rudolf Mestan**, znany nam jest z mistrzostw świata w Lesznie sprzed trzech lat, kiedy to został drugim wicemistrzem świata. Ma złotą odznakę z trzema diamentami, zaś z jego osiągnięć szybowcowych za jedno z najlepszych uważa przelot otwarty na „Demancie" — 500 km. Na szybowcach wylatał do tej pory 1 250 godzin, na samolotach — 450. Pierwsze kroki jako pilot postawił w roku 1951. Jest instruktorem aeroklubu w Strakonicach. Ma 26 lat, żonaty.

Pomocnikiem Mestana jest Josef Svet, szybownik ze srebrną odznaką, rodem z Pragi.

Cała czwórka uważa za doskonały pomysł przeprowadzenie mistrzostw na szybowcach jednego typu. „Muchę-Standard" Zejda i Mestan oceniają wysoko, stwierdzając zarazem jednak, że czechosłowackie szybowce są nieco stateczniejsze. A w ogóle — polskie szybowce odpowiadają im w zupełności.

Poprosiłem o coś krytyczniejszego. Trochę się krępowali, ale wśród przyjaciół wszystko przecież można sobie szczerze powiedzieć: ich zdaniem zbyt długi jest czas zawarty między pobudką, a znalezieniem się wszystkich maszyna na starcie. Świadczy to nie o braku chęci ze strony kierownictwa, lecz o rozluźnieniu dyscypliny wśród obsługi naziemnej, która powinna być szybsza w działaniu.

Jeden z zawodników czechosłowackich — Rudolf Mestan, udziela autografów leszneńskim harcerkom.

Mircea–zawsze ten sam

KTO z wyczynowych pilotów szybowcowych (i nie tylko szybowcowych) w Polsce nie zna nazwiska: Finescu? Której z kobiet nie zadrży serce na widok tego niezwykle przystojnego mężczyzny, jego ujmującego uśmiechu i swoistego, jemu tylko właściwego sposobu bycia?

MIRCEA FINESCU, 38-letni as rumuńskiego szybownictwa, pierwszy raz dał się poznać w Polsce jako doskonały zawodnik w roku 1954, na międzynarodowych zawodach w Lesznie, gdzie startował na oryginalnym szybowcu rumuńskiej konstrukcji IS (nazwanym przez Polaków „rurą"). W tym roku przybył na VII Mistrzostwa Polski wraz ze swym pomocnikiem Petre Istrate, pełniącym w „Federacia Aviatica" funkcje szefa wyszkolenia nawigacyjnego, również pilotem szybowcowym i samolotowym.

Siedem aktualnych rekordów Rumunii należy do Finescu. Oto kilka z nich: przelot otwarty 385 km, na szybowcu „Pescarus", przelot po trójkącie 100 km — 72 km/h (na „rurze")), przelot po trójkącie 300 km, wysokość absolutna. Ma złotą odznakę z jednym diamentem. Do tej pory wylatał 2 500 godzin, a lata już 21 lat.

— W ostatnich latach miałem bardzo mało treningu. W tym roku wykonałem tylko dwa loty na termice i to tutaj, w Lesznie na mistrzostwach. Powodem mego „bezrobocia" lotniczego jest nawał pracy i w związku z tym konieczność odsunięcia szybownictwa na dalszy plan.

Z dużym uznaniem Finescu wyraża się o „Musze-Standard":

— Ma ona dobrą, jak na szybowiec tej klasy, doskonałość, jest lekka w pilotowaniu, nie wymaga od nie znającego jej przed tym pilota żadnego wiatrowania się i wstępnego treningu. Jest stateczna w lotach chmurowych, wygodna. Dobrze rozwiązany jest w niej problem przewietrzania kabiny. Oprofilowanie osłony kabiny mogłoby być jeszcze lepsze, ale to nie stanowi bynajmniej kwestii.

Zapytany czy dobrze się czuje w Polsce, Mircea Finescu z rozczuleniem spogląda na swego syna (przebywającego stale w Polsce) i uśmiecha się:

— Jak u siebie w domu. Mam tu całą masę przyjaciół, niezmiernie serdecznie do mnie ustosunkowanych, kocham wasz kraj, co tu mówić – każdy przyjazd do Polski, to dla mnie wielkie przeżycie. Po co szczególnie wyliczać – wystarczy, że serce bije tak po rumuńsku, jak i po polsku.

Finescu jest z zawodu inżynierem lotniczym i pracuje w wydziale technicznym rumuńskiej „Federacia Avatica". Bardzo lubi latem łowić ryby i odbywać dalekie wycieczki motocyklowe wzdłuż Dunaju do Morza Czarnego, zaś zimą – uprawia narciarstwo.

Rozmawiał: JERZY ZARĘBSKI

Michel z St. Yan

JEDNĄ z najpopularniejszych postaci na zawodach jest 32-letni pilot francuski **MICHEL MARCHAND.** Wysoki, szczupły, o wesołej niezmiernie miłej twarzy, zawsze bardzo elegancki, ujmująco uprzejmy — typowy reprezentant tego, co nazywamy francuską kurtuazją i szarmancją.

Michel pracuje jako zawiadowca lotniska w centrum narodowym St. Yan. Ma na swym koncie szybownika 1 700 godzin; na samolotach wylatał — 600 godzin. Zaczął latać w r. 1946. Jest posiadaczem złotej odznaki z trzema diamentami (proszę uważać: odznakę tę z kompletem diamentów zdobył 6-krotnie!). Należy do niego rekord Francji wysokości absolutnej na szybowcu jednomiejscowym — 9 976 m.

— Pana opinia o mistrzostwach?

— Organizacja zawodów — dobra. Organizatorzy robią wszystko, aby piloci zagraniczni czuli się jak u siebie w domu. Tak też się tutaj czujemy.

— Co Pan może powiedzieć o polskim sporcie szybowcowym?

— Jestem w Polsce już drugi raz, więc tym łatwiej mi skonkretyzować swe uwagi i spostrzeżenia. Zauważyłem, że wasze szybownictwo znajduje się w ciągłym rozwoju, czego wyrazem jest to, że średnie wyniki Polaków są na wysokim poziomie, mierząc według kryteriów ogólnoeuropejskich. Z polskich zawodników znani są we Francji jako wytrawni piloci — Makula, Gorzelak, Popiel, Góra. Jeśli chodzi o znanych mi zawodników zagranicznych biorących udział w mistrzostwach leszneńskich, to uważam, że dobrze się broni Czechosłowak Mestan.

Parę słów o sprzęcie: „Mucha-Standard" jest dobrym szybowcem, lecz dość trudno się w nią wlatać, czego nie można na przykład powiedzieć o „Musze-100". „Standardka" szybko zwala się w korkociąg, no, ale to nie jest znów dla pilota problemem. Poza tym łatwa jest w lotach chmurowych — wystarczy zakrętomierz, bez uciekania się do sztucznego horyzontu.

Godny uwagi jest styl latania Polaków: określiłbym go jako... zabójczy. Latają niemal wszyscy po ryzykancku, z ogromnym rozmachem.

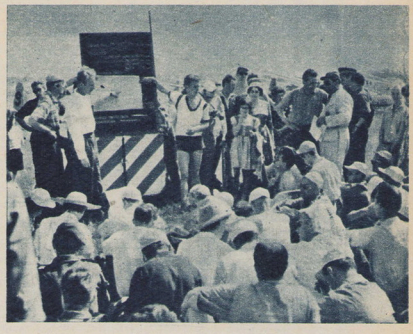
— Jakie są jeszcze Pańskie spostrzeżenia w Polsce?

— Łatwo zauważyć podniesienie się stopy życiowej: widzi się to w dużej ilości telewizorów, lodówek, pralek itd. Coraz większa motoryzacja. Jeśli chodzi o to, co mi specjalnie przypadło do gustu, wyznaję, że — polski folklor. Lubię wasze spokojne, nizinne krajobrazy, owiane mgiełką nastrojowego sentymentu, podobają mi się życzliwi ludzie.

— A teraz coś tak „prywatnie" o sobie...

— Mam dużo pracy. Mieszkam na prowincji i tym samym odcięty jestem od możności korzystania z rozrywek kulturalnych. Dlatego też poświęcam się całkowicie lataniu. Latam również zimą na fali. Gdy mam trochę wolnego czasu, bardzo lubię majsterkować: buduję wraz z dwojgiem mych dzieci modele latające, a oprócz tego — pocę się sam nad budową mebelków własnego pomysłu.

— Merci bien, monsieur Marchand.



Odprawa na starcie przed rozpoczęciem konkurencji.

Wyżej: Francuski uczestnik mistrzostw — Michel Marchand. Niżej: Reprezentant Rumunii — Mircea Pinescu (w czapce) rozmawia na starcie z Józefem Dankowskim, kierownikiem sportowym VII SMP.

ZDJĘCIA: B. KOSZEWSKI (6)

PRACOWNICY „LOTU" PODWYŻSZAJĄ SWE KWALIFIKACJE ZAWODOWE

POLSKIE Linie Lotnicze LOT prowadzą szeroko zakrojoną akcję doszkalania zawodowego swych pracowników. W roku 1960 kursy dla personelu latającego i obsługi naziemnej ukończyło ogółem 147 osób. Plan na rok 1961 zakłada przeszkolenie 190 osób.

Spośród zorganizowanych w roku ubiegłym 10 kursów, najwięcej słuchaczy zgromadziło wstępne szkolenie związane z wprowadzeniem do służby samolotów Il-18. Na przeszło 100-godzinny kurs dla personelu latającego uczęszczało 39 osób, a na analogiczny kurs obsługi technicznej — 38 osób. Wśród nich właśnie wytypowano następnie załogi i mechaników, którzy przeszli przeszkolenie w Związku Radzieckim, a obecnie mają pod swą pieczą nasze samoloty turbośmigłowe.

Podobne, choć krótsze kursy, zaznajamiały z lotami na samolotach typu Il-14 i Convair-240. Ukończyło je ogółem 24 osoby. Dziesięciu pilotów przeszło dodatkowe przeszkolenie z zakresu prowadzenia akcji fotogrametrycznej na samolotach Li-2. Przy fotografowaniu z powietrza niezbędne jest bowiem szczególnie uważne pilotowanie samolotu, utrzymywanie dokładnie tej samej wysokości, kierunku lotu i idealnej niemal równowagi. Na trening w tej dziedzinie potrzeba prawie 90 godzin, przeważnie praktycznych ćwiczeń. W roku ubiegłym szkolili się również mechanicy naziemni — w obsłudze samolotów Il-14.

Szereg innych kursów miało wpływ na usprawnienie obsługi pasażerów. 15 pracowników Biura Sprzedaży i Rezerwacji Biletów w Warszawie, przede wszystkim kasjerów, ukończyło 54-godzinny kurs ogólnohandlowy. Doszkalali się również pracownicy Działu Obsługi Pasażerów w portach lotniczych, głównie w zakresie odpraw zagranicznych i krajowych. Przeprowadzony w roku ubiegłym kurs dla stewardess ukończyło 8 kandydatek.

Szub.

W ŚWIDNIKU TRÓJKĄTY 100 KM

SZYBOWNICY Aeroklubu Robotniczego w Świdniku, wykorzystując dogodne warunki atmosferyczne ostatnich dni maja, wykonali 10 przelotów po trasie trójkąta o obwodzie 100 km. W kilku przelotach osiągnięto nawet dobre wyniki prędkościowe. Piloci **Henryk Jaworski, Eugeniusz Fuchs i Stefan Prandota** „oblecieli" swe trójkąty z prędkością ok. 70 km/h.

W aeroklubie spełniono też brakujące warunki do dwóch złotych odznak. Pil. Stefan **Prandota** wykonał na szybowcu „Mucha-Standard" przelot do Suwałk (315 km), a Krzysztof **Smulski** uzyskał przewyższenie 3800 m.

Należy sądzić, że podobnych, a może nawet lepszych wyników, byłoby znacznie więcej, jednak systematycznie trenujących pilotów jest niewielu. Spora grupa zaawansowanych pozostaje ciągle jeszcze w stanie zimowego letargu. **(c-t)**

SZEŚCIU NOWYCH MILIONERÓW LOT-U

GRONO „powietrznych milionerów" Polskich Linii Lotniczych LOT powiększyło się ostatnio o dalszych 6 lotników. Jest wśród nich 3 pilotów: **Czesław Bieszczad**, który uczył się pilotażu w Centrum Wyszkolenia Pilotów i Mechaników w Ligotce, **Lucjan Keppel** — absolwent Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie oraz **Wiesław Maliszewski**, który jest wychowankiem Centrum Wyszkolenia Lotniczego we Wrocławiu. Wszyscy oni latają w PLL LOT od 1955 r.

Dwóch dalszych milionerów jest radiooperatorami: instruktor **Czesław Błaszczyk** oraz **Zbigniew Emersajłow.** Szósty spośród jubilatów — to jeden z dwóch powietrznych stewardów — **Henryk Ratajczyk.**

O ukończeniu 2 milionów kilometrów w powietrzu zameldował doświadczony kapitan **Szczepan Sidorczuk.** Należy on do czołówki naszych pilotów komunikacyjnych.

RS

KOMUNIKAT

Aeroklub Radomski zatrudni od razu instruktora samolotowego na pełny etat. Warunki do omówienia w Aeroklubie Radomskim, ul. 22 Lipca 37, tel. 3162, w godzinach od 8 do 15. Wymagania — uprawnienia instruktora samolotowego II klasy z dwuletnim stażem na stanowisku instruktora samolotowego.

Zarząd AR

W tym tygodniu ROZMAWIAMY

Z KIEROWNICZKĄ SEKCJI PROPAGANDY AEROKLUBU KRAKOWSKIEGO KRYSTYNĄ SZYMAŃSKĄ

PANI Krystyna jest długoletnią działaczką lotniczą. Swoją pracę zaczęła od referenta wydziału wyszkolenia Zarządu Okręgowego Ligi Lotniczej (ZOLL) w Krakowie; później awansowała do stopnia starszego inspektora. Następnie pełniła obowiązki szefa wyszkolenia ZOLL w Krakowie. Po likwidacji była kierowniczką wydziału Modelarstwa Lotniczego. Do pracy w Aeroklubie Krakowskim wróciła w grudniu 1959 roku.

Pani Krystyna jest zawsze uśmiechnięta, energiczna w pracy i jednocześnie bardzo dokładna. Wszyscy darzą ją sympatią, bowiem umie wszystko załatwić i znajdzie zawsze czas na bezinteresowną pomoc w trudnych sprawach.

— Od czego Pani zaczęła w aeroklubie?

— Mówiąc szczerze, od początku. Zawsze, gdy obejmuje się jakąś nową pracę, to w wielu przypadkach stawia się w niej pierwsze kroki. Rozpoczyna się tak zwana próba sił. Jeśli chodzi o mnie, to zaczęłam szczęśliwie. Obecnie aeroklub na podległym mi obszarze ma pięćdziesiąt dwa koła lotnicze.

— Czy wszystkie zorganizowane są przy szkołach?

— Nie. Dwadzieścia kół znajduje się przy zakładach pracy.

— W takim razie czy może Pani podać jakiś interesujący przykład rozwoju koła lotniczego?

— Proszę bardzo. Z koła lotniczego Aeroklubu Krakowskiego powstał Doświadczalny Ośrodek Rakietowy Aeroklubu PRL.

— Tak, to przykład rzeczywiście interesujący. Ale jak już mowa o kołach, to jakie osoby kierują tymi kołami?

— Są to rzeczywiście osoby interesujące się lotnictwem, działacze lotniczy lub sami lotnicy. Pracuje wielu działaczy z byłej LL. Na przykład Stefan Puchacz, były prezes Zarządu Miejskiego LL w Krakowie.

— W takim razie które z kół lotniczych należy uznać za najlepiej pracujące?

— Koło przy Technikum Energetycznym (Loretańska 16). Jest ono najbardziej żywotne. Często urządza wycieczki na lotnisko klubowe, organizuje pokazy filmów lotniczych i spotkania z lotnikami. Opiekunem tego koła jest profesor Kijowski.

— Czy członkowie kół lotniczych zgłaszają się na szkolenie lotnicze w aeroklubie?

Krystyna Szymańska

— W tym roku wpłynęło około dwieście podań od członków kół lotniczych wyrażających gotowość szkolenia lotniczego w Aeroklubie Krakowskim.

— Kierowanie pracą sekcji propagandy nie należy do spraw łatwych. Czy może liczyć Pani na jakąś pomoc?

— Przy sekcji propagandowej istnieje Komisja Popularyzacji Lotnictwa. Jej przewodniczącym jest inżynier Andrzej Samek. Komisja ta dzieli się na cztery sekcje: modelarską, rakiet doświadczalnych, popularyzacji lotnictwa i kół lotniczych.

— Gdyby Pani mogła decydować, to co w pierwszym rzędzie wprowadziłaby Pani dla kół lotniczych?

— Broszury „Kursu Wstępnych Wiadomości Lotniczych" (KWWL). Były to książeczki, opracowane w sposób przystępny, a wydane przez byłą Ligę Lotniczą. Koła wtedy mogłyby oprzeć swoją pracę na tych materiałach. To byłby dobry początek. Obecnie nie mamy nic. A przecież trzeba młodzież szkolną czymś zainteresować, dać jakąś lekturę lotniczą. Oprócz lotniska, obejrzenia samolotu, moglibyśmy poprzez książeczki w rodzaju dawnych KWWLi dużo zrobić. (Mal)

LIST SPADOCHRONIARZY AEROKLUBU WARSZAWSKIEGO

DO REDAKCJI „SKRZYDLATEJ POLSKI"

NIŻEJ podpisani członkowie sekcji spadochronowej Aeroklubu Warszawskiego proszą redakcję „Skrzydlatej Polski" o zamieszczenie tego listu na łamach swego poczytnego tygodnika.

Decyzją Głównej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (GKBWL) z dnia 11 grudnia 1960 r. skoki spadochronowe na lotnisku Gocław zostały zawieszone do chwili opracowania i zatwierdzenia nowej instrukcji wykonywania skoków na lotnisku Gocław. Procedura załatwiania i zatwierdzania tej instrukcji nie rokuje nadziei na szybkie załatwienie. Do czasu zatwierdzenia nowej instrukcji zezwolono jednak na wykonywanie skoków z kamizelką ratowniczą i z jednoczesnym zabezpieczeniem Wisły przez Milicję rzeczną, co ma zapobiegać przed ewentualnymi wypadkami utopienia się skoczków w Wiśle.

Praktycznie skoki spadochronowe w naszej sekcji, liczącej ponad 60 osób, nie mogą się odbywać z niżej podanych przyczyn:

a) stosowanie kamizelek ratowniczych przy szkoleniu spadochronowym (podstawowym, z opóźnieniem i na celność lądowania — samolot CSS-13) może być przyczyną poważnych wypadków spadochronowych;
b) posiadamy jedynie dwie uszkodzone kamizelki ratownicze;
c) milicja rzeczna odmówiła zabezpieczenia Wisły podczas skoków.

Biorąc powyższe pod uwagę, sekcja nasza jako najliczniejsza w Polsce i posiadająca bogate tradycje sportowe jednym pociągnięciem pióra została praktycznie zlikwidowana. Pragniemy przypomnieć, że wykonaliśmy dotychczas ponad 10 000 skoków spadochronowych i w świetle tego możemy stwierdzić, że sekcja nasza posiada największy współczynnik bezpieczeństwa wykonywanych skoków. W związku z tym uważamy, że decyzja GKBWL z grudnia ubiegłego roku jest dla nas krzywdzącą i sprawa ta została załatwiona w sposób biurokratyczny i bezduszny, o czym chociażby świadczy tempo załatwiania nowej instrukcji.

Drugą sprawą, którą chcemy poruszyć, jest sprawa samolotu AN-2. Jak wiadomo, samoloty AN-2 zostały przekazane przez Dowództwo Wojsk Lotniczych wyłącznie do potrzeb szkolenia spadochronowego. Niestety jednak niejednokrotnie obserwujemy, że dzieje się inaczej, tj. samoloty te używa się do wożenia wycieczek i wszelkiego rodzaju delegacji. Wydaje nam się, że dzieje się to zbyt często ze szkodą dla spadochroniarzy. Na przykład, 11 czerwca 1961 roku samolot AN-2 SP-ANT latał ponad godzinę z wycieczką.

Jako członkowie aeroklubu chcemy korzystać w pełni z praw członkowskich i chcemy skakać dużo i bezpiecznie. Prosimy, aby decyzje GKBWL i władz zwierzchnich lotnictwa sportowego były w przyszłości rozpatrywane bardziej wnikliwie i po zasięgnięciu opinii fachowców.

Członkowie sekcji obecni na starcie spadochronowym w dniu 12.06.1961 r. na planowanych skokach, które się nie odbyły (następują podpisy):

Kazimierz Siwek, Marek Sugzda, Jan Zdanowicz, Sławomir Rynek, Tadeusz Woźniak, Andrzej Zarecki, Jan Wędowski, Jerzy Lenartowicz, Karol Jander, Halina Sznitko, Krystyna Woźniak, Mirosława Wyganowska, Róża Sokołowska, Joanna Kędzierska, Robert Malinowski, Waldemar Salach, Jan Zajączkowski, Ludmiła Bielewicz, Jerzy Koss, Tadeusz Malinowski, Rudolf Zelent, Ludwik Maleszewski, Witold Tracz, Maria Wojtkowska, Maja Wesołowska, Jan Lew, Halina Lizończyk, Maria Bilewicz, Wyganowska, Krystyna Pankiewicz, Teresa Stefańska.

OD REDAKCJI. List powyższy przekazujemy Departamentowi Lotnictwa Cywilnego MK i Aeroklubowi PRL z prośbą o ustosunkowanie się i odpowiedź.

Rakiety RM-2C i RM-2D

Mgr inż. JACEK WALCZEWSKI

Odzyskana po starcie w dniu 10.IV. br. głowica rakiety dwuczłonowej RM-2C, wyposażona w elektronową lampę błyskową. Foto: BERNARD KOSZEWSKI

W dniu 10 kwietnia 1961 r. (informowaliśmy już o tym w „SP") odbyła się na Pustyni Błędowskiej próba dwóch dalszych rakiet szeregu „RM" — rakiet „RM-2C" i „RM-2D". Projekt i wykonanie rakiet oraz organizację próby przeprowadzono w Doświadczalnym Ośrodku Rakietowym Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, istniejącym przy Aeroklubie Krakowskim.

Ośrodek ten, rozwinięty z powstałego rok wcześniej Koła Lotniczego Techniki Rakietowej Aeroklubu Krakowskiego, stał się kontynuatorem prac, zapoczątkowanych w r. 1956—57 przez Oddział Krakowski Polskiego Towarzystwa Astronautycznego i prowadzonych w latach 1958—59 przez Komórkę Techniki Rakietowej przy Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie. Od roku 1960 prace grupy krakowskiej w zakresie „Programu RM" wykonywane są pod auspicjami Aeroklubu PRL. Oparcie prac o właściwą bazę organizacyjną i materialną pozwoliło w roku bieżącym po raz pierwszy przystąpić do eksperymentów poligonowych już na wiosnę, nie, jak dotychczas, w jesieni (pierwsza część roku poświęcona była zazwyczaj gromadzeniu środków i przełamywaniu różnorodnych trudności podstawowych). Z uwagi na istnienie w Ośrodku, poza trzonem technicznym, również sekcji, m. in. Sekcji Biologiczno-Medycznej, rozszerzył się zakres tematyki prac eksperymentalnych, czego wyrazem była szczególnie ostatnia próba.

Eksperyment obejmował podwójną tematykę: techniczną i biologiczną.

Tematyka techniczna obejmowała zagadnienie pomiarów toru rakiet i optyczno-fotograficznego śledzenia rakiet na torze. Problem ten był myślą przewodnią większości dotychczasowych prób. W czasie próby rakiet „RM-2A" wprowadzono fotogrametryczny pomiar toru z zastosowaniem pirotechnicznych źródeł światła na rakietach. Rozważano następnie możliwość ulepszenia tego systemu, celem uzyskania możliwości fotografowania toru z większej odległości, oraz pomiaru prędkości rakiety bez użycia drogich i trudno dostępnych kamer specjalnych. Jednym z możliwych rozwiązań jest umieszczenie w rakiecie elektronowej lampy błyskowej, dającej wystarczająco silne błyski w krótkich odstępach czasu. Rozwiązanie techniczne wymagało skonstruowania odpowiedniej lampy, przystosowanej do gabarytów zasobnika rakiety i do pracy w warunkach wysokich przyspieszeń, wstrząsów i zmiennej temperatury. Odpowiednia lampa została wykonana i wypróbowana w rakiecie „RM-2C".

Tematyka biologiczna wiąże się z problematyką Sekcji Biologiczno-Medycznej Ośrodka, współpracującej z Akademią Medyczną w Krakowie. Nie będąc kompetentnym dla referowania tej tematyki zaznaczę tylko, że przewiduje ona wykonywanie doświadczeń ze zwierzętami, umieszczonymi w rakietach. W związku z tym przed zespołem technicznym Ośrodka postawiono zadanie zbadania możliwości wykorzystania posiadanego i projektowanego sprzętu rakietowego dla doświadczeń biologicznych. Zadanie było o tyle trudne, że chodziło o wykorzystanie rakiet na paliwo stałe, charakteryzujących się krótką pracą silnika i wysokimi przyspieszeniami, z reguły przekraczającymi 15 g. Wyłoniono więc konstrukcję eksperymentalnej kabinki dla zwierząt doświadczalnych, jednakże możliwie pełne zbadanie jej przydatności mogło się odbyć jedynie w locie. Próbę tę przeprowadzono przy użyciu rakiety „RM-2D". Celem eksperymentu biologicznego nie było więc w tym wypadku (jak się dość powszechnie sądzi) przeprowadzenie jakichś badań na zwierzętach w locie, co z uwagi na niski pułap rakiety byłoby mało istotne, ale raczej sprawdzenie przydatności konstrukcji kabinki i zasobnika dla podniesienia zwierząt w rakiecie na paliwo stałe i sprowadzenia ich na ziemię.

Rakiety, które przeznaczono do wykonania wyżej wymienionych zadań należą do typu „RM-2". Typ ten budowany był już w wersjach „A" i „P" zaś w ubiegłym roku wypróbowano wersję „B", stanowiącą prototyp nowego, udoskonalonego modelu rakiet „RM-2", przeznaczonego do unoszenia większej ilości ładunku użytecznego. Jak wiadomo (z zamieszczanych już w „SP" opisów) rakiety „RM-2" składają się z trzech zasadniczych części: części silnikowej, zespołu rozdzielania członów i głowicy-zasobnika, oddzielanego w locie od części silnikowej. Modyfikacja rakiety „RM-2" (wersje „A" i „P") na model nowszy (wersje „B", „C" i „D") polegała na zmniejszeniu rozmiarów i ciężaru zespołu rozdzielania członów oraz powiększeniu średnicy głowicy-zasobnika. Ponadto została uwzględniona możliwość odzyskiwania zasobnika na spadochronie. Głowica składała się więc z dwóch części: komory spadochronowej (do której przymocowane są stabilizatory, ustateczniające głowicę w locie po oddzieleniu od części silnikowej) oraz zasobnika właściwego, zawierającego ładunek użyteczny. Zasobnik właściwy został wykonany w rakietach „RM-2" „C" i „D" w ten sposób, aby mógł być mocowany do rakiety już po ustawieniu rakiety na wyrzutni. Chodziło mianowicie o to, aby z uwagi na szczególny rodzaj ładunku użytecznego (czuła aparatura, zwierzęta doświadczalne) zamknięcie zasobnika i połączenie go z rakietą mogło się odbyć w ostatniej chwili przed startem, po zakończeniu wszelkich czynności, związanych z obsługą rakiety na wyrzutni.

W obydwu przypadkach („C" i „D") rakieta posiadała podobne zadanie — uniesienie stosunkowo delikatnego ładunku i zapewnienie jego bezpiecznego powrotu na ziemię. Dlatego też obydwie rakiety posiadają bardzo podobną budowę — jednakowe części silnikowe, zespoły rozdzielające i komory spadochronowe, oraz zasobniki o jednakowych wymiarach zewnętrznych: średnica 92 mm i długość 683 mm. Sylwetki obydwu rakiet byłyby więc jednakowe, gdyby nie różnice w wielkości i obrysie stabilizatorów, spowodowane różnym dla obydwu rakiet rozkładem mas. Można więc powiedzieć, że budowa rakiet „RM-2C" i „RM-2D" stanowi swego rodzaju przykład typizacji zespołów, charakteryzuje to zresztą wszystkie rakiety typu „RM-2".

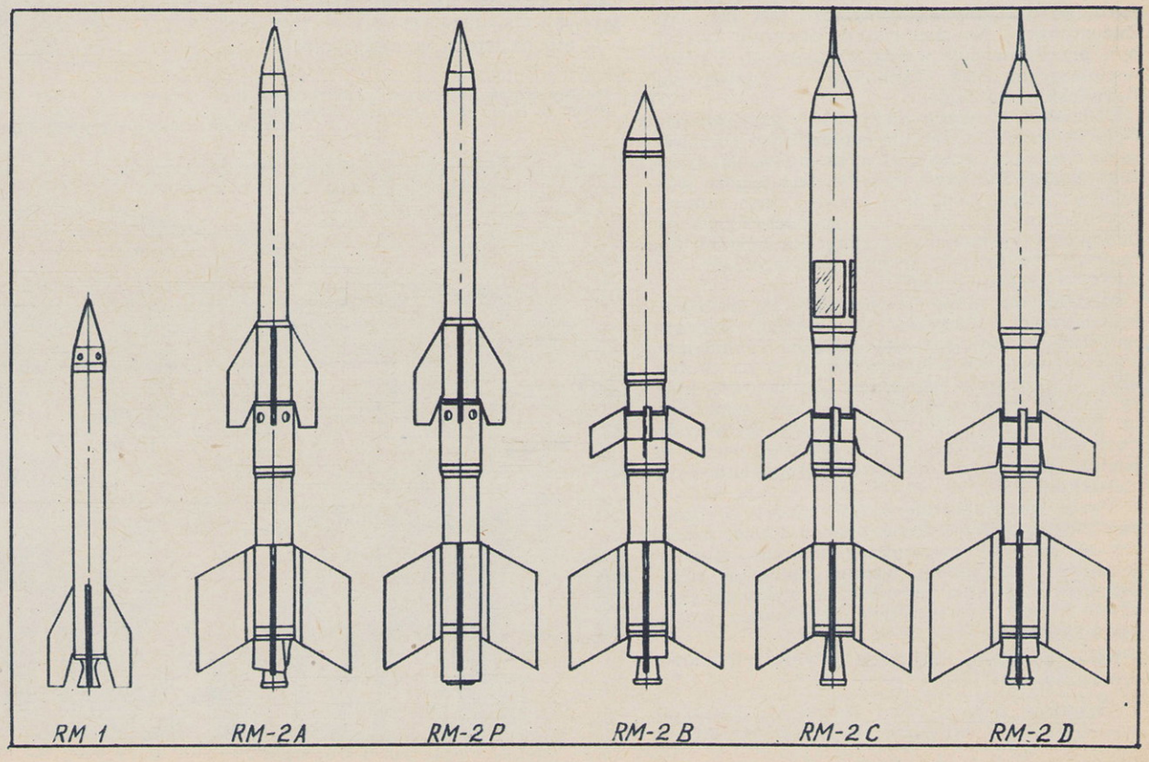
Dla odzyskiwania zasobnika wykorzystano układ szeregowy dwóch spadochronów, pozwalający na zmniejszenie jednorazowej siły uderzenia przy otwieraniu spadochronów, oraz upraszczający urządzenia wyrzucające spadochron.

Część silnikowa, typowa dla rakiet „RM-2", była już poprzednio opisywana w „SP".

Aparatura elektronowa rakiety „RM-2C" zmontowana była, wraz ze źródłami zasilania, na samonośnej konstrukcji „półeczkowej", nakrytej niezależnym kołpakiem-owiewką z blachy aluminiowej, zaopatrzonym w okienka z plexi dla lampy błyskowej. Najczulsze elementy umieszczono na oddzielnej platformie, podwójnie amortyzowanej.

DOKOŃCZENIE NASTĄPI

Przegląd rakiet doświadczalnych programu RM.



MODELARZ LOTNICZY
„SKRZYDLATEJ POLSKI"
NR 52 1961

XXVI

MISTRZOSTWA POLSKI MODELI LATAJĄCYCH

Parada zawodników w dniu otwarcia mistrzostw. Flagę APRL niesie nestor Jan Bury. Na przedzie — ppłk. K. Wierzbicki, kierownik mistrzostw.

Przemawia dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK inż. Jan Zwierzyński (pierwszy z prawej). Z lewej na krześle Jerzy Hejduk, honorowy gość mistrzostw.

PO raz dwudziesty szósty w historii naszego małego lotnictwa odbyła się (w dniach 7—11 czerwca) ogólnopolska impreza modelarska nosząca miano mistrzostw. Geografia imprez tego rodzaju mogłaby posłużyć do specjalnego studium. Przez 35 lat zwiedzono bowiem prawie całą Polskę. W zeszłym roku gościliśmy w Gnieźnie, obecnie w Ciechanowie, równie starym i godnym grodzie.

Na teren mistrzostw wybrano filię Aeroklubu Warszawskiego, dysponującą pod Ciechanowem polem startowym idealnie wprost przystosowanym do zawodów modelarskich.

W dniu 7 czerwca na starcie stanęło 188 zawodników z 30 aeroklubów. Z liczby tej 87 zawodników to juniorzy, a 101 wyczynowcy. Juniorzy dysponowali 30 modelami szybowców, 29 gumówkami i 28 modelami z napędem mechanicznym. Wyczynowcy zaś demonstrowali 62 modele szybowców, 23 gumówki i 17 modeli z napędem mechanicznym. Najwięcej zatem było szybowców, która to kategoria od lat cieszy się niesłabnącym powodzeniem (może z braku dobrej gumy i dobrych silników?).

Funkcję kierownika Mistrzostw pełnił ppłk Kazimierz Wierzbicki, wiceprezes AW, gospodarzem był Jerzy Lisicki, głównym komisarzem sportowym Edmund Osiński, a sekretarzem Henryk Skrzypczyk. W komisji sportowej pracowało 35 osób, w biurze, administracji itp. — 20 osób.

Otwarcia mistrzostw dokonał Dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK inż. Jan Zwierzyński. Na uroczystym otwarciu obecni byli przedstawiciele władz miejscowych z przewodniczącym PRN Ciechanów — Zdzisławem Barwińskim na czele.

Ciechanów z okazji mistrzostw przybrał odświętną szatę: na domach umieszczono transparenty witające uczestników zawodów. Mistrzostwa małego lotnictwa były bowiem jeszcze jednym akcentem lotniczego rozwoju tego miasta. Przykładem może być wieża spadochronowa (w budowie) i wystawiony na ryneczku samolot odrzutowy (co prawda mocno nadszarpnięty tak zwanym „zębem czasu").

Mistrzostwa, mimo iż odbywały się w kilkukilometrowej odległości od miasta, ściągały mnóstwo widzów, szczególnie dzieci i młodzieży z okolicznych wsi i miasteczek. A to na skutek akcji Inspektoratu Oświaty w Ciechanowie, który zalecił organizowanie wycieczek szkolnych na mistrzostwa. Szacować należy, iż zawody obejrzało ogółem trzy tysiące widzów; można to nazwać poważnym dorobkiem propagandowym Aeroklubu PRL.

Starty rozpoczęły się lotami modeli szybowców. Wyczynowcy odbywali po 5 lotów, juniorzy zaś po 3. Dla wyłonienia mistrzów w ostatecznych rozgrywkach, wzorem ubiegłego roku, pierwsza dziesiątka zawodników wykonała dalsze 5 lotów. O zwycięstwie decydowała punkcja z 10 lotów.

Niżej podajemy najlepsze wyniki finałowe wyczynowców:

Szybowce A-2. 1. Józef Benedykt, Aeroklub Wrocławski — 746+180+124+112+180+180 = 1540 pkt. 2. — Stefan Różycki Aeroklub Jeleniogórski 713+166+147+122+180+152 = 1480 pkt, 3. — Antoni Sulisz — Aeroklub Warszawski — 718+180+170+50+180+180 = 1478 pkt.

Prezes filii aeroklubu w Ciechanowie Józef Polit (z prawej) i sekretarz Komitetu Powiatowego PZPR Witold Dąbrowski.

Gumówki. 1. Władysław Niestoj, Aeroklub Warszawski 814+180+180+180+180+180 = 1714 pkt, 2. Stanisław Żurad — Aeroklub Wrocławski 898+180+180+166+123+159 = 1706 pkt. 3. Jerzy Kosiński Aeroklub Warszawski 742+180+155+180+180+180 = 1617 pkt.

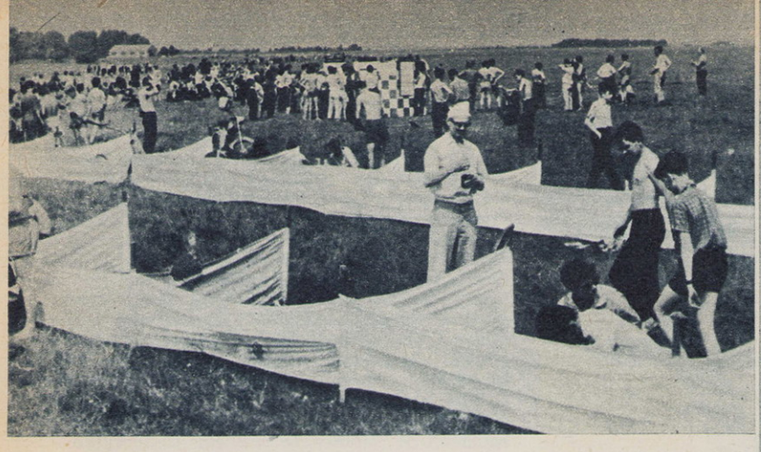
Silnikowe. 1. Zygfryd Sulisz — Aeroklub Warszawski — 850+180+149+168+180+147 = 1674 pkt, 2. Jerzy Ostrowski — Aeroklub Częstochowski — 634+0+123+180+165+180 = 1282 pkt, 3. Tadeusz Ratyński, Aeroklub Mielecki — 641+95+118+132+122+111 = 1249 pkt.

A oto najlepsze wyniki juniorów:

Szybowce A-2. 1. Eugeniusz Sójka — Aeroklub Bydgoski 120+180+180 = 480 pkt, 2. Helmut Kampka, Aeroklub Gliwicki 180+180+109 = 469 pkt, 3. Józef Staniszewski, Aeroklub Łódzki 180+180+67 = 427 pkt.

Pamiątkowe odznaki Aeroklubu PRL otrzymują zaproszeni goście z rąk członka Zarządu Głównego APRL red. J. R. Konieczngo.

Ogólny widok prezydium mistrzostw w dniu otwarcia. Od lewej Edmund Osiński, Zdzisław Szajewski, red. Jerzy R. Konieczny, Jerzy Hejduk, Józef Rychter, inż. Jan Zwierzyński, przemawia przew. PRN Zdzisław Barwiński, ostatni z prawej Józef Polit.



Teren zawodów. Na pierwszym planie osłony płócienne dla modeli, dalej stoisko komisji sędziowskiej. Poniżej fragment miasteczka namiotów, gdzie przebywała część zawodników.

Gumówki. 1. Ryszard Machaj, Aeroklub Rzeszowski 136+180+132 = 448 pkt, 2. Włodzimierz Konkiewicz, Aeroklub Poznański 160+106+180 = 446 pkt, 3. Michał Nowak, Aeroklub Mielecki — 160+160+108 = 428 pkt.

Silnikowe. 1. Jerzy Mróz, Aeroklub Warszawski 383 pkt, 2. Jerzy Straburzyński, Aeroklub Stalowowolski 332 pkt, 3. Kazimierz Kras, Aeroklub Podkarpacki 311 pkt.

Zespołowo (licząc obie grupy startujące) zwycięstwo odniosła ekipa **Aeroklubu Warszawskiego 3415 pkt,** przed Aeroklubem Wrocławskim 2944 pkt i Aeroklubem Podkarpackim 2771 pkt. Ostatnie, bo 30 miejsce, zajął Aeroklub Lubelski.

Dobre warunki meteorologiczne, mimo przejściowych burz, nie sprawiały trudności w startach, zdarzyło się kilka ucieczek modeli na odległość około 5—7 kilometrów. Zawodnicy nie stracili jednak swoich modeli, gdyż prawie natychmiast zostawały one odnoszone przez mieszkańców okolicznych osiedli.

Jeśli chodzi o stronę organizacyjną mistrzostw, to określić ją należy jako dobrą.

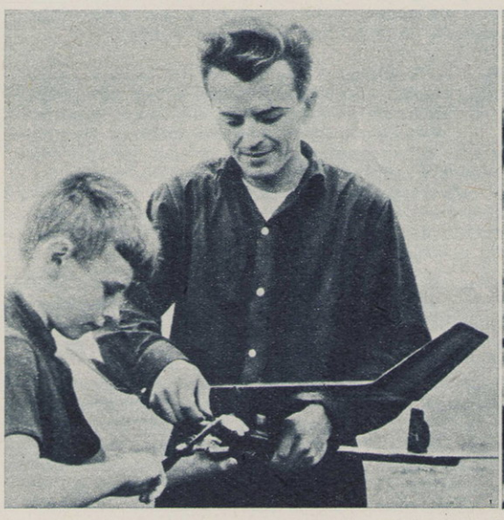
Na starcie umieszczono osłony płócienne, wyniki były błyskawicznie odnotowywane, zaopatrzenie i noclegi bardzo dobre. Brak było jedynie radiofonizacji, ułatwiającej porządek startowy i kontakt z publicznością.

Do najciekawszych należał bez wątpienia piękny „pojedynek" Władysława Niestoja ze Stanisławem Żuradem w kategorii modeli z napędem gumowym. Po 5 lotach zdecydowanie prowadził Żurad, ale w finałach Niestoj pięciokrotnie uzyskał maksimum pokonując różnicą 8 punktów swego groźnego przeciwnika.

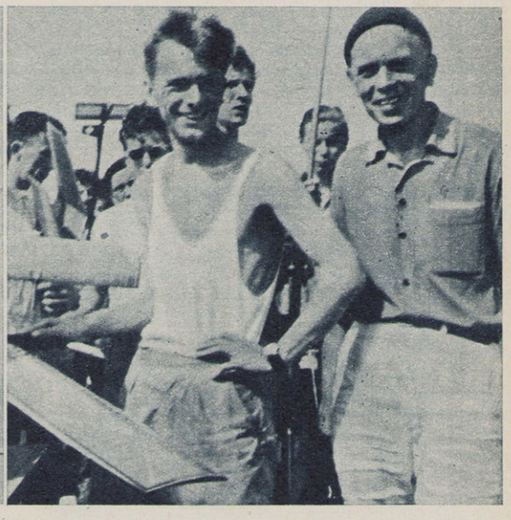
Po lotach finałowych, ukończonych w niedzielę 11 czerwca, nastąpiło uroczyste zakończenie mistrzostw w obecności około 1 000 widzów i zaproszonych gości. Wręczenia nagród dokonał prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz. Mistrzowie i dwaj wicemistrzowie otrzymali dyplomy i puchary, a juniorzy nagrody rzeczowe w postaci aparatów fotograficznych, teczek i zegarków. Nagrodę specjalną w postaci zegarka na rękę, ufundowaną przez redakcję „Skrzydlatej", otrzymał mistrz juniorów Ryszard Machaj z Aeroklubu Rzeszowskiego (kat. modeli z napędem gumowym) z rąk red. naczelnego Jerzego R. Koniecznego.

Uświetnieniem zakończenia mistrzostw były ponadto loty pasażerskie dla zaproszonych gości na samolocie An-2, specjalnie w tym celu sprowadzonym z Warszawy.

PAWEŁ ELSZTEIN

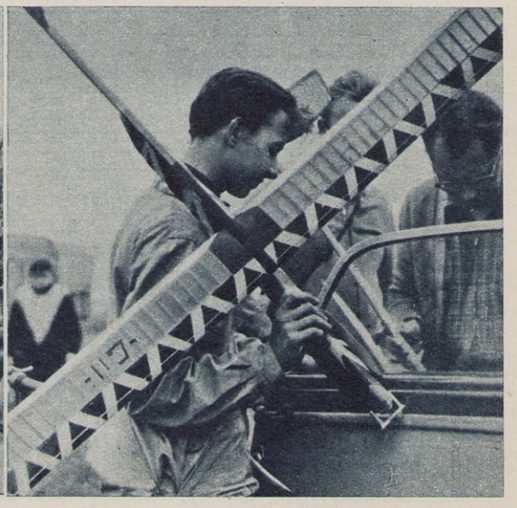


Najmłodszy z juniorów 11-letni Zbigniew Strycharski z Aeroklubu Krakowskiego zajął 9 miejsce. Ojciec jego, Kazimierz, jest znanym modelarzem i zawodnikiem, niestety nie startował w tym roku.



Dwa pokolenia na starcie: ojciec Stefan i syn Stefan Różyccy z Wrocławia cieszyli się ogólną sympatią zawodników. (Zdjęcia autora)

Mistrz Polski na rok 1961 Władysław Niestoj (z prawej) przed startem swej doskonałej gumówki.



Inż. Seweryn Wosik z Łodzi startował w roku bieżącym z oryginalnie pomalowanym modelem gumówki.

Historyk lotniczy mógłby obrazowo określić, że opisane tu zdarzenie odbyło się prawie dokładnie między legendarną już epoką Scipio del Campo, a erą nowoczesnych odrzutowców naddźwiękowych. Mówiąc zaś po prostu, działo się to w styczniu czy też lutym 1930 roku. Latałem wówczas jako obserwator (i namiętny kandydat na pilota) w 6 pułku lotniczym na samolotach Potez XXVII. Z perspektywy przeszło trzydziestu lat maszyny te można by określić wdzięcznym mianem „graty". Byłoby to jednak niesprawiedliwe.

Przelot na raty

ZIMA 1930 roku była sroga i jak to określał Sienkiewicz „nawet zwierz dziki krył się w leśnych ostępach". Gdy jednak mój dowódca oświadczył na porannej zbiórce krótko, węzłowato i dokładnie: „Kędzierski z Piotrowskim odstawią do Dęblina „Poteza", numer taki to a taki i odbiorą „Bregueta" numer taki to a taki — radość zapanowała w moim sercu. Przelot, możliwość jakiejś przygody, wyrwania się z nudy życia koszarowego i świadomość, że chociaż przez krótki czas nie będziemy musieli oglądać ponurej postaci dowódcy eskadry — sprawiły, iż z po prostu dziką radością natychmiast przystąpiliśmy do dzieła. A więc ciepłe kombinezony, rozkazy przelotu i komunikat meteo. Ten zgoła nie był pomyślny.

Właściwie wypadało po przeczytaniu go jak najprędzej wstawić z powrotem do hangaru naszego wysłużonego grata, a samemu udać się na ciepłą kawę z rogalikami. Byliśmy jednak młodzi i solidarnie zdecydowaliśmy, że pod żadnym pozorem nie można przepuścić takiej okazji.

Tu muszę, chociaż słówko powiedzieć o pilocie z którym odbyłem ten przelot, który zapowiadał się zgoła niewinnie, a okazał się istną odyseją. Był nim młody człowiek tuż po szkole pilotów, w randze kaprala, o czarnych wąsikach i niebieskich, niewinnych oczach młodej panienki. Stanowił on żywe odbicie tak obecnie popularnej postaci Pana Klemensa ze sławnej, nie kończącej się powieści radiowej „Matysiakowie". Wiecznie zakłopotany i niepewny siebie, do przesady ugrzeczniony, bynajmniej nie tworzył sylwetki ideału rycerza przestworzy. Jego umiejętności lotnicze były bez żadnych wątpliwości niewielkie, ale miał on też wielką — przynajmniej dla mnie — zaletę: był w powietrzu posłuszny jak baranek. W rezultacie lubiłem z nim latać, gdyż — marząc wciąż o pilotażu — zdawało mi się, że w co najmniej 50 procentach, po prostu sam prowadzę maszynę, w której za sterami siedział wciąż słabo uśmiechnięty Piotrosio.

Wysoka temperatura naszych zapałów przelotowych uległa jednak znacznemu oziębieniu z chwilą dokładniejszego rozejrzenia się po kabinach. Co prawda już na pierwszy rzut oka grat dawał wyraźne oznaki chęci pójścia na emeryturę, ale dopiero obraz wnętrza mógł złamać najmężniejsze serca. W pełni zrozumieliśmy starą prawdę, że mechanicy nasi, to naród wyjątkowo zdolny i przedsiębiorczy. Ponieważ Potez szedł na złom lub w najlepszym razie do generalnego remontu, nie pozostawili w nim przezacni majsterkowie ani jednej dobrze nagwintowanej śrubki. Nie wspominam już nawet o zauważonych przeze mnie takich drobnostkach, jak busola bez kropli spirytusu oraz obrotnik wieżyczki strzeleckiej z papierowym sznurkiem zamiast gumowego ściągacza. W kabinie Piotrowskiego nie musiało być lepiej, gdyż po chwili dosłyszałem uwagę, którą niewątpliwie chciał sobie dodać trochę otuchy: „Fotel co prawda złamany, czasomierza brak, ale nie jest najgorzej. Są stery, jest gaz, to się chyba jakoś dopchamy do Dęblina..."

Po długich misteriach, podczas których co najmniej pół tuzina mechaników z samym werkmistrzem na czele niestrudzenie kręciło śmigłem to w jedną, to w drugą stronę silnik wreszcie zlitował się. Parsknął z tak niespodziewaną u staruszka energią, że samolot skoczył w przód i zaledwie nie poprzewracał słabo umocowanych do zamarzniętej ziemi podstawek pod koła. Krótka próba wykazała, że nasz 400-konny „Lorraine-Dietrich" nadaje się do jednego tylko użytku — do huty na złom. Po stoickim skonstatowaniu tego przykrego faktu wykołowaliśmy na start i po niesamowicie długim rozbiegu oderwaliśmy się od pokrytego śniegiem lotniska. Już jednak w pięć minut później wysiadaliśmy ze smętnymi minami z maszyny. Dopiero w powietrzu okazało się, że fale obrzydliwej szarożółtej „zupy grochowej" szczelnie, ze wszystkich stron oblepiały pole wzlotów i nie pozwalały wychylić nawet nosa poza jego obręb.

NASZ dowódca nie powiedział swoim zwyczajem nic. Tylko potężny organ powonienia jakby mu się jeszcze wydłużył, a małe, bezbarwne oczka ponuro wbił w ziemię. Gdy więc następnego ranka znowu wsiedliśmy do naszej karetki, to byliśmy zdecydowani lecieć do celu naszej podróży już bez względu na takie poboczne okoliczności jak np. zła pogoda. Ostatecznie nie był to przecież przelot Atlantyku, czy zdobycie któregoś z biegunów!

Początkowo zdawało się nam, że pogoda jest troszeczkę lepsza, a najzupełniej nieskomplikowany plan lotu dawał w pewnym stopniu gwarancję skuteczności. Po prostu liczyliśmy, że na równinach powinno się znaleźć dla naszej powietrznej dorożki te marne kilka metrów uczciwego powietrza pomiędzy mgłą i niskimi chmurami, a szosą. Ta zaś w naszych zamierzeniach miała pełnić funkcję wiernego przewodnika i niezawodnego drogowskazu. Cała trudność miała polegać na wydostaniu się poza zalesione wzgórza, otaczające miasto i lotnisko zwartym wianuszkiem.

Na początku szło nam „po japońsku" — jako tako. Strasząc stada wron przemknęliśmy nad ośnieżonymi lasami okrywającymi pagórki i wpadliśmy wprost na rynek w Żółkwi. Naiwnie wyobrażaliśmy sobie, że już stąd zacznie się spokojny lot „szosodromą". Gdy jednak odczytałem na jednej z kamieniczek szyld WYSZYNK PIWA, a obok patriotyczne wezwanie CUKIER KRZEPI, gdy do tego dostrzegłem dziecko pani aptekarzowej na nocniczku, zdałem sobie sprawę, że jak na początek lotu to nawigujemy ciut za nisko. Niefrasobliwy Piotrowski zaczął do tego robić rzecz, której początkowo zupełnie nie mogłem zrozumieć: zmniejszał obroty silnika. W rezultacie tej zabawy w niektórych momentach prawie dotykaliśmy ziemi i dopiero wówczas mój dzielny pilot dawał na odmianę „pełen gaz". — „Nie lubię po prostu latać nisko z dużą szybkością — to mnie denerwuje" wyznał mi później beztrosko mój wierny towarzysz podróży. Okazało się, że hasło naszych babć: „Chcesz żyć długo, lataj nisko i powoli" znalazło wreszcie swego wyznawcę.

Jak z tego jasno wynika nasza pelegrynacja bynajmniej nie należała do nudnych. Nabraliśmy jednak ogromnego zaufania dla samych siebie i mądrze zorganizowanego świata, w którym mądrzy inżynierowie wytrasowali naszą szosę po prawie idealnie równym terenie. Bardzo nie podobały się nam tylko lasy, które po prostu przylepiły do siebie ogromne kłaki brudnej mgły. Gdy jednak mignął w przelocie złocony kurek na szczycie wieży ratuszowej Zamościa otucha wstąpiła w nasze serca. Uwierzyliśmy, że już niedługo będziemy siedzieli w Dęblinie nad bombą piwa i opowiadali tubylcom o naszych wspaniałych przewagach powietrznych.

Niestety — jak piszą poeci — było to tylko słodkie złudzenie. W chwili przelecenia toru kolejowego na Rejowiec i znalezienia się na dużej leśnej polanie już wiedzieliśmy, że za moment musi nastąpić „wysiadka". Dostaliśmy się bowiem jakby w pułapkę — ze wszystkich stron otaczał nas zwarty, wysoki las na którym leżała lepka mgła. Po raz nie wiem który stwierdziłem, że strach znakomicie przyśpiesza to co naukowcy nazywają „organizacją pracy w małych zespołach". W momencie bowiem kiedy tylko dotknąłem ramienia mego towarzysza z wymownym gestem „siadamy", Piotrowski już przymierzał się do lądowania. „Lewa noga, lewa noga" zacząłem ryczeć w tym momencie jakby mnie dorzynali tępą piłą. Z przerażeniem stwierdziłem bowiem u mego asa chęć lądowania akurat w poprzek ogromnych zmarzniętych na kamień bruzd. Nastąpił teraz grobowy, płaski zakręt tuż nad ziemią i za chwilę z wylewnością ściskaliśmy sobie prawice. Ja winszowałem Piotrowskiemu pierwszego w życiu przymusowego lądowania, a on w zamian gratulował mi wzorowej nawigacji i bezcennych rad pilotażowych...

OKOLICZNI mieszkańcy, którzy pojawili się jak spod ziemi, bez słowa wpatrywali się w nasze twarze. Po chwili dosłyszałem półszeptem uwagę: „Negry do nas przyleciały..." Spojrzałem na mego pilota. Spod skórzanej hauby, na czarnej niby heban twarzy błyskały groźnie białka, najpoczciwszego człowieka na świecie. Ja na pewno nie wyglądałem lepiej, gdyż Piotrowski jak zwykle znalazł się w kropce i grzecznie zauważył: „Panienki lubią zagranicznioków. Z taką twarzą powodzenie na Akademickiej murowane". Cóż — stary, rozklekotany silnik ciągnął marnie, ale za to kopcił naprawdę „ponad plan".

Płynął dzień za dniem, a my wciąż siedzieliśmy pod Krasnymstawem. Po długich i wnikliwych badaniach terenu Piotrowski zapowiedział, że uda się wystartować tylko przy silnym wietrze północnym. „No i oczywiście ogólna pogódka musi być odpowiednia" — dodawał słodko. Co rano badaliśmy więc wiatr i ogólny stan atmosfery. Gdy zrobiła się pogoda, to przebrzydły wiatr wiał z nieprzepisowej strony. Był wiaterek, to znów jak na złość musiał padać śnieg. Co najmniej po tygodniu, kiedy przeczytaliśmy u gościnnego gospodarza nawet kalendarze lotnicze sprzed wojny japońskiej, zrobił się istny cud: wstał śliczny, mroźny poranek i zerwał się silny, ale równomierny wiatr z północy! Szybko pożegnaliśmy dobrego człowieka, który nieopatrznie przytulił nieszczęsnych wędrowców i ze śpiewem na ustach udaliśmy się do naszego marznącego na polu Poteza. Gorąca woda i oliwa zrobiły swoje — staruszek przepisowo odkaszlnął resztki mgły i nadspodziewanie prędko zaczął udawać, że jest nadal w dobrej formie. Ściskałem na prawo i lewo dłonie moich przygodnych pomocników w kręceniu śmigłem i z triumfującą miną wsiadłem do maszyny. Pochyliłem się nad pilotem i niedbale rzuciłem: „Duża, pożegnalna runda, a po tym wskażę odpowiedni kierunek". „Kiedy ja rozmyśliłem się" — otrzymałem w odpowiedzi wraz z rozbrajającym uśmiechem — „nie będę startował, bo nie mam gwarancji, że nie uszkodzę sprzętu".

Dlaczego Piotrowski zrobił to wyznanie dopiero teraz, a nie tydzień temu, pozostanie na zawsze jego słodką tajemnicą. Cóż było robić — rozpocząłem teraz namiętne rozmowy telefoniczne z Dęblinem. Długo i naukowo tłumaczyłem dlaczego natychmiast proszę o przysłanie dobrego pilota. Do znudzenia powtarzałem do czarnej tubki, takie oto dyrdynałki: mój pilot zapowiada się znakomicie, ale jest na razie trochę niedoświadczony, teren trudny itp. W końcu moje błagania odniosły skutek i zjawiła się ekipa ratownicza w postaci mego starego znajomego instruktora-pilota Medarda Konieczne-go (w czasie ub. wojny był z-cą dowódcy pułku myśliwskiego Warszawa) wraz z mechanikiem. Medzio rzucił okiem na zaśnieżonego grata.

— Co pan za bajki opowiada o jakimś północnym wiaterku — zgromił zapłonionego jak panienka przed pierwszym ślubem Piotrowskiego. — Niech pan siada, panie Januszu, lecimy!

Za chwilę byliśmy w powietrzu. Konieczny — wówczas młodziutki wiekiem — był już jednak bardzo doświadczonym pilotem, a okolicę znał

lepiej niż własną kieszeń. Wszystkie więc znaki na ziemi i niebie wskazywały, że tym razem już na pewno pokonamy te marne sto kilometrów, które pozostawały Potezowi, aby dobrnąć do kresu jego ziemskiej wędrówki. Jednak gdzieś pod Kurowem, lecąc kilka kilometrów nad ziemią, Konieczny zrobił „w tył zwrot" i niedługo po tym wylądowaliśmy na małym fabrycznym lotnisku firmy „Plage i Laśkiewicz".

— Dęblin zakitowany. Przeczekajcie więc mgłę i z lotniska to już chyba doprowadzicie pudło do Składnicy. Ja dziś wracam do Centrum — mam zajęcia — powiedział na pożegnanie Medzio.

ROZPOCZĄŁEM nową serię telefonów do Dęblina — tym razem po Piotrowskiego. Mój wierny towarzysz udał się tam bowiem „na węgielkach" i znikł bez śladu. Wreszcie udało mi się go odszukać i następnego ranka objuczony workami z zimowym ekwipunkiem nadjechał na odległe od Lublina lotnisko dorożką zaprzężoną w zdychającego konika. Ani maleńkie lotnisko, ani wiatr — rzeczywiście wyjątkowo silny i porywisty — nie zyskały u Piotrowskiego żadnego uznania. „Lecimy" powiedział jednak z determinacją co najmniej godną pierwszego zdobywcy bieguna północnego.

Przedostatni akt naszej tragifarsy wypadł początkowo wcale nieźle. Dziarsko oderwaliśmy się od dużego podwórza fabrycznego nazwanego szumnie lotniskiem i jak zwykle szosodromą — chmury wisiały tuż nad dachami starożytnego grodu lubelskiego — zdążaliśmy do wyśnionego raju. I jakby na ironię losu tym razem „nawaliliśmy" solidarnie. Jak się to wówczas mówiło „źle nastawiłem wajchę" czyli inaczej mówiąc w plątaninie podmiejskich uliczek wskazałem pilotowi szosę na Lubartów. Co prawda zorientowałem się w swej pomyłce, ale w obawie przed zamglonymi rejonami lasów i łąk nadwieprzańskich zrezygnowałem z lotu na przełaj. Po prostu dałem Piotrowskiemu znany dobrze znak: zawracamy, lądujemy.

I teraz, na odmianę, odstawił swój popisowy numer Piotrowski. Miał on wysoce swoiste — jak to już wielokrotnie nadmieniałem — podejście do pilotowania. Ponieważ rzeczywiście wiatr wzmógł się prawie do huraganu, nasz Potez, prowadzony na zbyt małej prędkości stanął po prostu w powietrzu tuż na skraju lotniska sławetnej firmy „Plage i Laśkiewicz". Było to początkowo nawet dosyć zabawne i mój pilot — obserwowałem to wyraźnie w lusterku — uśmiechał się błogo do białej, leżącej nieruchomo pod jego stopami pięknej ziemi lubelskiej. Jako długoletni szybownik bynajmniej nie spodziewałem się idealnego zetknięcia z zaśnieżonym lotniskiem. Wiedziałem jednak z wielu przykładów, że najgorzej, gdy zabiera się do nieskomplikowanej czynności lądowania dwu ludzi na raz. Uchwyciłem więc mocno obrotnik k.m. zmówiłem błyskawiczny paciorek i ze strachem połączonym z ciekawością obserwowałem co z tego wyniknie. Za chwilę — jak się zapewne czytelnicy domyślają — uśmiech znikł z rumianej twarzy Piotrowskiego. Rozległ się chrzęst łamanych w wielu miejscach drewnianych płatów, maszyna wykręciła przepisowo „w lewo zwrot" i wydając ostatni trzask zastygła na wieki.

Wychodzenie z samolotu było bardzo ułatwione — przechylona w lewo maszyna jak gdyby nas zachęcała, abyśmy się już od niej w końcu odczepili. Pierwszy podbiegł do nas jakiś starszy wiekiem pańcio, wyraźnie ucieszony skromną atrakcją, którą myśmy mu najzupełniej bezpłatnie dostarczyli: „Tylko nie martwcie się" — pocieszał. — „Nic wam się przecież nie stało, a pamiętam jak akurat właśnie na tym miejscu jedną załogę grabkami zbierałem do worka..." Staruszek z lubością zaczął nam opowiadać wszystkie prawdziwe i wyimaginowane kraksy, o których miał okazję dowiedzieć się jako długoletni porządkowy hangaru.

Mieliśmy dokumentnie dość Lublina. Jeszcze więc wieczorem tegoż samego dnia ruszyliśmy solidną komunikacją PKP do Dęblina — kilkakrotnie przedtem upewniwszy się, że pociąg nie skręca np. w kierunku Rozwadowa. Przy naszym pechu wszystko bowiem było możliwe...

W obszernym hangarze Centralnej Składnicy Lotniczej stał tylko jeden samolot. Był nim od dwu tygodni oczekujący na nas Breguet XIX-B. Maszyna ta od razu przypadła nam do gustu. Zaledwie kilka lat temu należała przecież do najpopularniejszych i najlepszych maszyn raidowych świata. Na niej to Orliński machnął niewąski przelot — Warszawa — Tokio — Warszawa. Gdy do tego znalazłem pod fotelem zapasowy drążek sterowy szybko zapomniałem o przeciwnościach losu i aury, które tak nas prześladowały. Podchorąży Wroński pilot-oblatywacz dał Piotrowskiemu na drogę kilka krótkich, jędrnych uwag:

— Z Breguetem postępuj pan jak z własną narzeczoną, delikatnie. W tym miejscu mój pilot spłonił się i skromnie opuścił modre oczy. — Nie dusić, nie szarpać, popuszczać w zakręcie mordę do góry.

Obrazowy wykład starego pilota trafiał — jak się później przekonałem — w samo sedno kierowania w powietrzu tą początkowo dość dziwną tak dla pilota jak i obserwatora maszyną.

CZYTELNICY mogą w tym miejscu słusznie obawiać się, że będę chciał jeszcze dorobić do tzw. w gwarze dziennikarskiej „wierszówki" i zacznę teraz od nowa męczyć ich opisywaniem przygód w drodze powrotnej do Lwowa. Doprawdy, szczerze mi żal, ale nic tam się nie zdarzyło godnego uwagi. Żadnych mgieł, wiatrów, rozwidlających się dróg — pogoda po prostu idealna, nawigacja na busolę, a lądowanie wzorowe.

Było już późne popołudnie więc wokół hangaru eskadry nie zastaliśmy ani żywej duszy. Dopiero widok naszego „wodza" momentalnie starł nam uśmiech z przemarzniętych twarzy.

— Na zbiórkę poranną sprawozdanie pisemne z lotu, o jedenastej obaj do raportu — wymamrotał swym wysoce oryginalnym stylem, w którym nie raczył używać czasowników. Popatrzył na nas jak na zdeklarowanych kryminalistów i powlókł się do domu.

Świadomość wspólnej niedoli i przyszłych cierpień rodzi — jak twierdzą psycholodzy — „więzy trwałej przyjaźni". W zgodzie z tą regułą wyciągnąłem odruchowo prawicę:

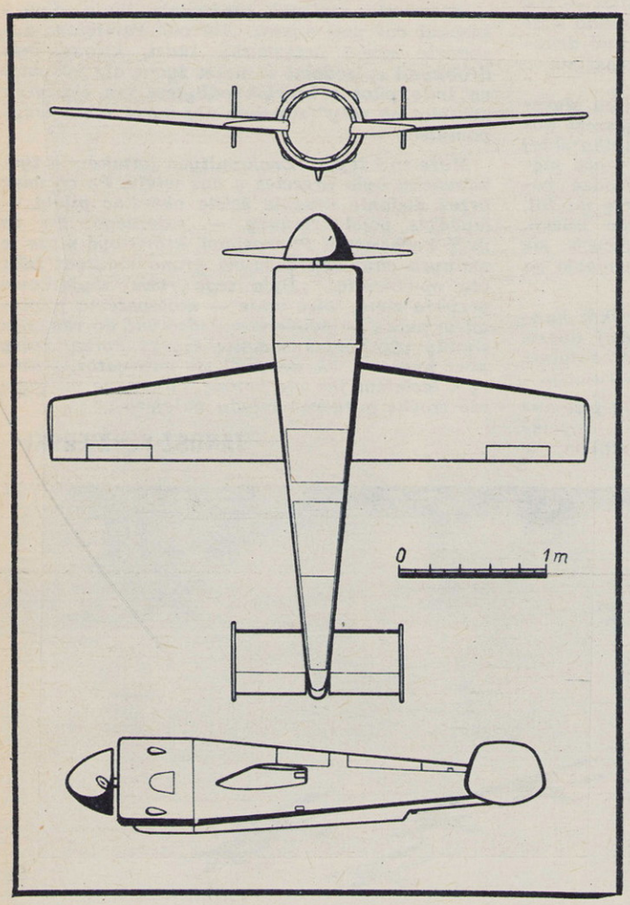
— Co tam będziemy sobie panować. Na imię mi Janusz.

Piotrowski uścisnął serdecznie moją dłoń i szepnął coś pod nosem. Ale co? Pamiętam doskonale nawet przezwiska ludzi, którzy byli drobnymi epizodami w moim życiu, ale jak miał na imię pilot z którym odbyłem ten sławetny „przelot na raty" zupełnie nie mogę sobie przypomnieć.

Może to i lepiej. Znakomitych lotników o tym nazwisku było przecież u nas wielu. Po co więc przez dodanie imienia ściśle określać pilota — łagodnie powiedziawszy — miernego. Po co psuć kochanemu Piotrosiowi, który być może w wolnych chwilach zabawia grono wnucząt taką oto opowieścią: „Była tego roku wyjątkowo przykra zima, więc mnie — najlepszemu pilotowi w pułku — powierzono odstawić do remontu słynny podówczas samolot marki Potez, który miał numer i jak nazywał się nawigator, z którym leciałem już nie pomnę, chyba, że mi jeszcze trochę gorącego miodu nalejecie..."

JANUSZ KĘDZIERSKI

SAMOLOT BEZPILOTOWY „METEOR" P-1 ● WŁOCHY



W potężnych halach byłych zakładów CANT w Monfalcone, koło Triestu, znalazła po wojnie schronienie niewielka wytwórnia samolotów sportowych „Meteor". Budowany seryjnie przez wytwórnię ekonomiczny samolot sportowo-turystyczny FL-55 był swego czasu (1956 r.) opisywany w „SP". Obecnie wytwórnia rozszerzyła swą działalność, podejmując się budowy automatycznych latających celi i przeznaczonych do nich silników. Konstruktorzy „Meteora" opracowali dwa projekty bezpilotowych samolocików P-1 i P-2, z których pierwszy ma być budowany seryjnie jako latający cel do ćwiczeń artylerii p.lot. i myśliwców. Samolot-cel jest kierowany zdalnie przy pomocy 5-kanałowego urządzenia radiowego. Po skończonym locie (o ile oczywiście nie zostanie zestrzelony) samolot może być odzyskany przy pomocy spadochronu. Konstrukcja samolotu-celu zabezpiecza go przed utonięciem w razie upadku do wody. Jest on również zabezpieczony przed szkodliwym działaniem wody morskiej.

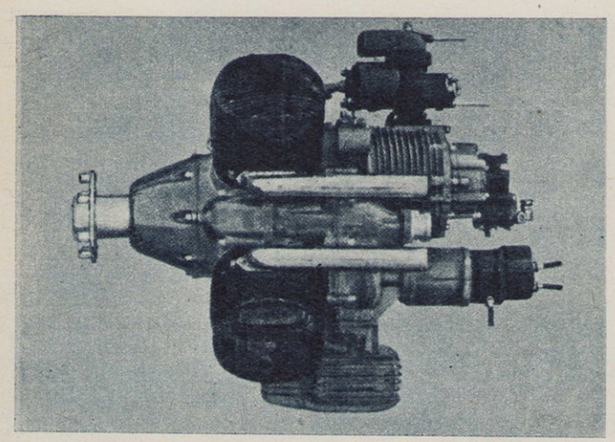
P-1 jest bezpilotowym, jednosilnikowym, wolnonośnym średniopłatem o małych wymiarach i dobrych osiągach.

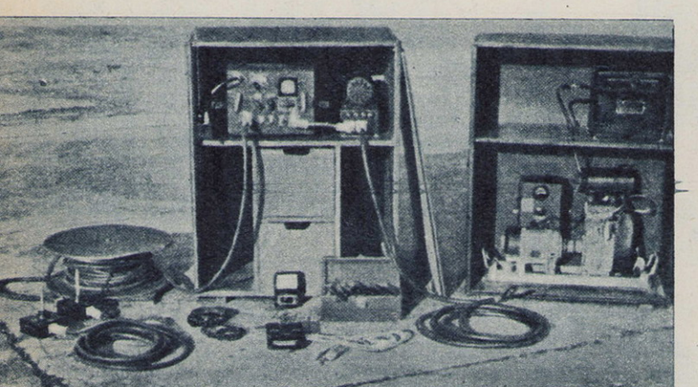
Skrzydła proste — trapezowe; kadłub o przekroju kołowym, zwężający się stożkowo do tyłu. Usterzenie poziome prostokątne z dwoma statecznikami pionowymi na końcach. Brak podwozia (samolot startuje ze specjalnego wózka, z katapulty lub z samolotu-matki). Przy budowie samolotu zastosowano powłoki z laminatów szklanych z wypełnieniem pianką ze sztucznego tworzywa.

Do napędu samolotu-celu służy oryginalny silnik tłokowy o czterech cylindrach ustawionych w kształcie litery „X" typu „Meteor" G-120-CC o mocy 120 KM, odznaczający się bardzo małą średnicą. Śmigło stałe. (JS)

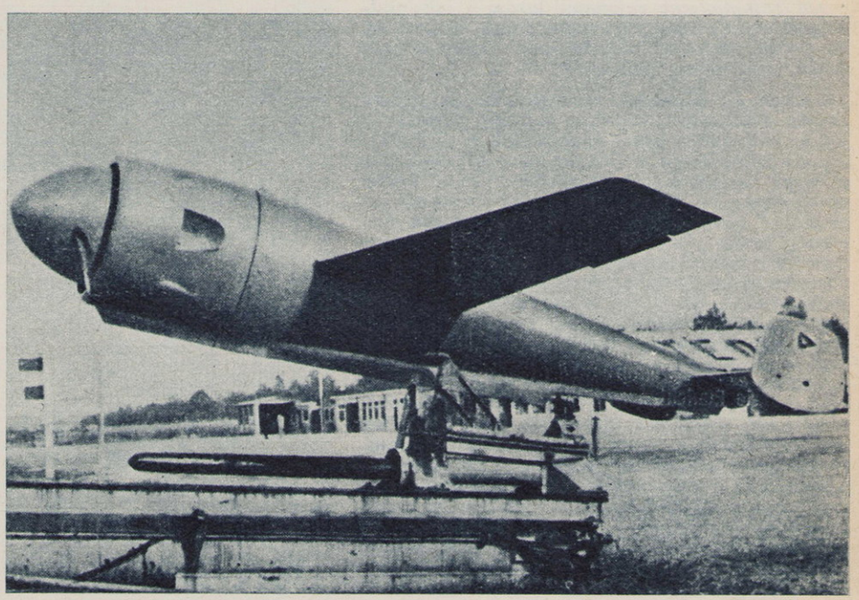
DANE TECHNICZNE

Wymiary:			
Rozpiętość	—	3,65	m
Długość	—	3,40	m
Wysokość	—	0,65	m
Ciężary:			
Ciężar własny	—	133	kG
Ciężar całkowity	—	255	kG
Obciążenie mocy	—	2,125	kG/KM
Osiągi:			
Prędkość maksymalna	—	420	km/h
Prędkość minimalna	—	115	km/h
Prędkość wznoszenia	—	20	m/sek
Czas wznoszenia na 6 000 m	—	5	min.
Pułap	—	13 000	m
Czas trwania lotu	—	1	h

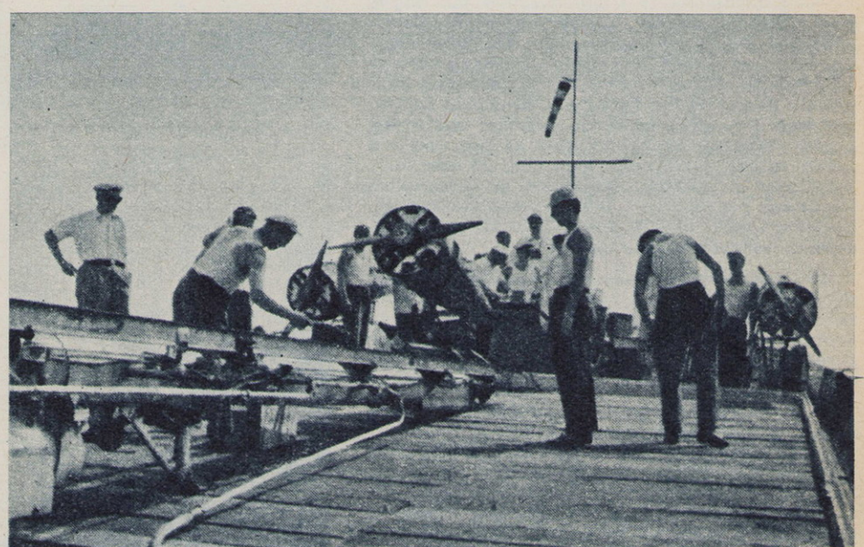




Wyżej: Silnik tłokowy „Meteor" G-120CC o mocy 120 KM, z charakterystycznym układem cylindrów „X". Niżej: Widok naziemnej 5-kanałowej aparatury zdalnego kierowania.



Samolot-cel „Meteor" P-1 na wyrzutni startowej.



Pierwsze próby startowe z prototypami samolotu bezpilotowego P-1.

(Zamieszczone materiały mają służyć jako informacje uzupełniające do cyklu)

„RYCERZE PRZESTWORZY"

TADEUSZ A. GRABOWSKI

TO były czasy, kiedy lotników nazywało się „Rycerzami przestworzy". W miarę upływu lat ten slogan wytarł i wyświechtał się, ale wtedy był popularny i modny, nikt się na to określenie nie krzywił. A jeśli idzie o szybowników, tym sportem podniebnym pasjonowali się nie tylko ludzie bliżej z nim związani. Specjalną serdecznością, jakimś ciepłem szczególnym otaczano pionierów szybownictwa i ich bliskich następców. Widocznie w sedno polskiego charakteru trafiała pasja zmagania się z kapryśnym żywiołem powietrza. Podziwiano ich, szanowano, troszczono się o ich losy i życie bardziej niż o przebieg kariery nawet najjaśniej świecących gwiazd sportów „naziemnych".

Chyba jednym z najbardziej podziwianych czynów było zdobywanie powietrza bez pomocy silnika, którego ostry warkot kłócił się ze spokojem panującym nad ziemią. Chmury, słońce, mgła, prądy wstępujące itp. — to były tematy rozwijane w nieskończoność zarówno przez tych, którzy bezpośrednio stykali się z nadziemnym żywiołem jak i coraz liczniejszych kibiców pragnących na swój własny użytek uchylić rąbka pasjonujących tajemnic żywiołu, tajemnic ciągle aktualnych do dnia dzisiejszego.

W takiej atmosferze nabrzmiewały zainteresowania, rodziły się rekordy. Poniżej podajemy kilka fotografii z tych odległych czasów, które przypomną i przemówią może silniej niż słowa.

„SZCZEPAN"

Centralną postacią tych czasów był inż. Szczepan Grzeszczyk noszący wówczas zaszczytny tytuł „wielkiego mistrza" polskiego szybownictwa. Zdolny konstruktor, znakomity pilot, niestrudzony instruktor związał się na całe życie z żywiołem, który tak gorąco ukochał.

FOTO 1.

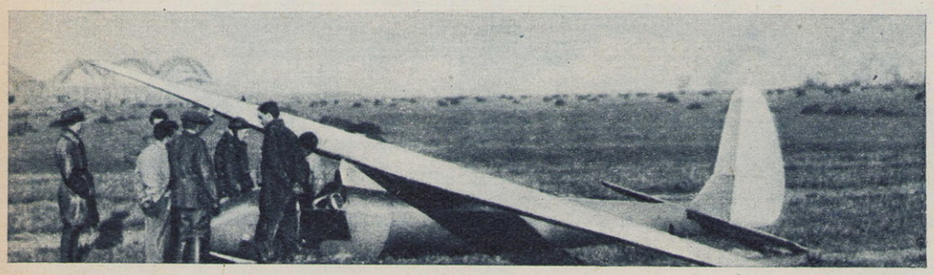


FOTO 2.

FOTO 3.

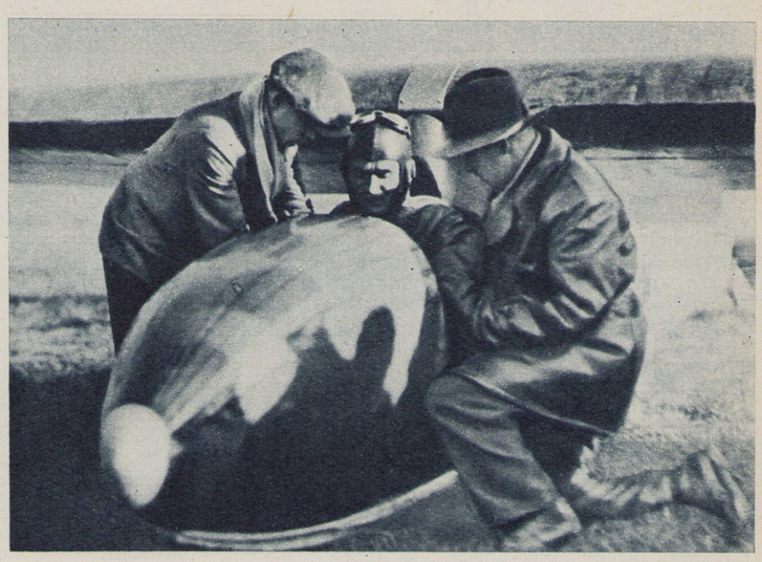
Jak wyglądał w tym czasie popularny „Szczepan", jak prezentował się jego ówczesny sprzęt — szybowiec CWJ, na którym wiele godzin spędził pośród chmur przypomni **foto 1.**

Jednym z najgłówniejszych osiągnięć inż. Grzeszczyka był jego lot w dniu 17 października 1931 r. na szybowcu własnej konstrukcji „Lwów" z Warszawy do Bezmiechowej. Nie bagatelną przestrzeń 507 km inż. Grzeszczyk przebył w szybowcu holowanym na linie przez awionetkę RWD 4 pilotowaną przez jednego z twórców tego samolotu inż. Drzewieckiego. **Foto 2.** Na zdjęciu szybowiec „Lwów" na lotnisku Okęcie na kilkanaście minut przed lotem do Bezmiechowej. **Foto 3.** Moment startu do lotu do Bezmiechowej. Za sekundę „Lwów" wzniesie się w powietrze. **Foto 4.** Po szczęśliwym wylądowaniu w Bezmiechowej na twarzy inż. Grzeszczyka maluje się zmęczenie, ale i radość z odniesionego sukcesu. Właśnie odpina on pasy przy pomocy kolegów.

Bodajże największym osiągnięciem inż. Grzeszczyka na szybowcu „Lwów" był rekord długotrwałości lotu: 7 godz. 52 min i 45 sek, który uzyskał w czasie nieco późniejszym.

DOKOŃCZENIE NASTĄPI

FOTO 4.



Zdjęcia ze zbiorów autora

WKŁ

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy

Adres redakcji:
Warszawa 10, ul. Widok 8.
Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 22.VI.1961 R. Zam. 4333/C S-15

PARYSKI SALON LOTNICZY

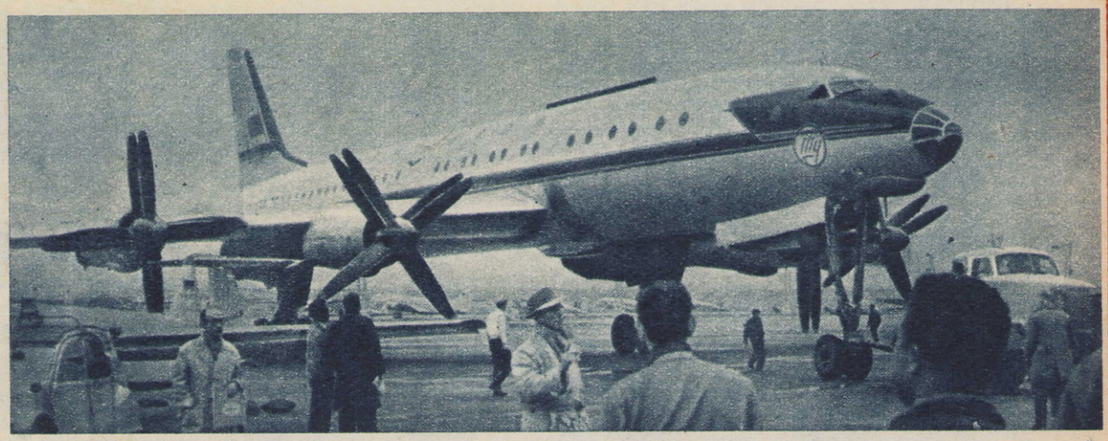
Zdjęcia: „The Aeroplane and Astronautics".

Z prawej: Pokazany po raz pierwszy w Europie amerykański śmigłowiec turbinowy Kaman H-34B „Huskie".

Tegoroczny, dwudziesty czwarty z kolei, Międzynarodowy Salon Lotniczy w Paryżu odbywał się w dniach od 26 maja do 4 czerwca na lotnisku Le Bourget. Poniżej zamieszczamy pierwsze zdjęcia z tej największej imprezy techniczno-lotniczej świata.

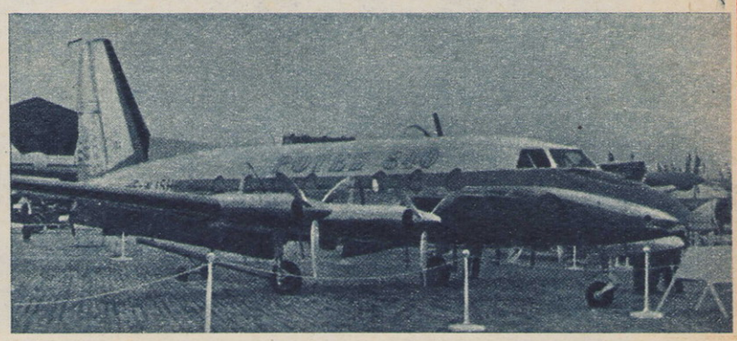
Bliższe omówienie nowości technicznych pokazanych na wystawie — przygotowane przez naszych własnych korespondentów — zamieścimy w następnych numerach „Skrzydlatej".

☆ ☆ ☆



Z prawej: Nawet niezwykle złe warunki atmosferyczne nie przeszkodziły radzieckiemu olbrzymowi Tu-114 w przybyciu do Paryża. Był on tam jednym z największych eksponatów.

Nowy szwedzki samolot sportowy Malmö-Junior, sympatyczny grzbietopłat dwumiejscowy.



Nowy francuski samolot komunikacyjny Potez-840. Cztery silniki turbośmigłowe, 16—24 pasażerów.

Widok ogólny lotniska Le Bourget w czasie trwania Salonu Lotniczego. Z prawej — radziecki samolot turbośmigłowy Tu-114, z lewej — stoisko maszyn angielskich: „Vulkan", „Victor", „Britannia" i „Argosy".